Handbuch

für den

Praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst

in Bayern.

Eine systematische Sammlung

von

Uebungsaufgaben

für die

Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste.

II. Theil.

Bearbeitet von **Johann Adam Reffler**

Bahnexpeditor.

Herausgegeben

von der Wittwen- und Waisen-Unterstützungskassa des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins und im Verlag der genannten Kassa.

---

3. Auflage.

München 1894.

Buchdruckerei Carl Gerber.

Vorwort zur ersten Auflage.

Mit der gewaltigen Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs sind auch die Schwierigkeiten in der Heranbildung des Personals gewachsen und die Uebersichtlichkeit des umfassenden und mannigfachen Dienstes mit seinen reglementarischen und besonderen Bestimmungen ist auch für den geschulteren Beamten geringer geworden. Der vielseitige Dienst erfordert eine vielseitige Verwendbarkeit und wenn auch diese vorzugsweise durch die Praxis erreicht werden kann, so ist damit keineswegs eine bestimmte Theorie ausgeschlossen; der Beamte ist vielmehr gerade im bayerischen Eisenbahndienste gezwungen, sich mit allen Einrichtungen und Bestimmungen des gesammten Dienstes vertraut zu machen.

Der Mangel eines entsprechenden Leitfadens, um mit Hilfe desselben und unter Aufwendung möglichst weniger Zeit, die für jeden Eisenbahnbeamten kostbar erscheint, sich das Wissenswertheste und Nothwendigste anzueignen oder in zweifelhaften Fällen aus demselben Rath zu holen, wird seit Langem beklagt. Wenn auch einzelne vortreffliche private Dienstbehelfe vorhanden sind, so fehlte bisher doch ein Sammelwerk.

Der Verfasser ist zwar nicht so unbescheiden, daß er glaubt, das vorliegende Werkchen würde diese Lücke vollständig ausfüllen; er verkennt die Mängel seiner Arbeit keineswegs; aber er wagte es, angespornt durch Vorgesetzte und Kollegen, seine lediglich für bayerische Instruktionen bemessene Arbeit im Drucke erscheinen zu lassen, um sie weiteren Kreisen zugängig zu machen.

Der Kritiker möge wohl in Betracht ziehen, daß ein derartiger Stoff niemals in aller Sinn bearbeitet werden kann, daß die Ansprüche und Urtheile ebenso verschieden sind, wie über die wirthschaftliche und finanzielle Aufgabe einer Eisenbahn. Auch über Form und Stoffbehandlung kann man getheilter Meinung sein, wie der Verfasser selbst, der erst nach eingehender Durchsicht ähnlicher deutscher Arbeiten und der Berücksichtigung der Personalverhältnisse die vorliegende wählte und vorzugsweise durch praktische Beispiele dem Texte eine geeignete Grundlage geben wollte, welche die Einleitung auf der ersten Textseite näher streift.

Die benützten Werke sind auf Seite V einzeln aufgeführt und wird den Herausgebern an dieser Stelle besonderer Dank ausgesprochen.

Und so möge denn die mühevolle Arbeit eine milde Beurtheilung und eine bescheidene Heimstätte auf den bayerischen Eisenbahnstationen finden.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten und dritten Auflage.

Die günstige Aufnahme, welche das Werkchen bei seinem ersten Erscheinen gefunden hat, ließ wohl die Absicht gerechtfertigt erscheinen, die begonnene Arbeit weiter zu führen und eine spätere Auflage vorzubereiten. Dieses Vorhaben wurde durch das aus Kollegenkreisen für die Sache bekundete rege Interesse besonders begünstigt und sei hier an dieser Stelle allen jenen Herren, welche sich in wahrhaft kollegialer und in uneigennützigster Weise um das Gedeihen des Werkchens durch Rath und That verdient gemacht haben, der herzlichste Dank ausgesprochen.

Als der Verfasser im Jahre 1891 das Manuscript zur ersten Auflage des vorliegenden Werkchens der Wittwen- und Waisen-Unterstützungs-Kassa des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins zur Verfügung stellte, beseelte ihn einerseits der Gedanke, durch seine Arbeit die erste Anregung zur Schaffung eines Werkes zu geben, welches Gemeingut der in der Ausbildung begriffenen jungen Verkehrsbeamten werden und Allen zu Gute kommen sollte, sowie andererseits auch das Bestreben, durch Veröffentlichung des Werkchens den idealen Zwecken der Wittwen- und Waisen-Unterstützungs-Kassa des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins eine neue, wenn auch bescheidene Einnahmequelle zu erschließen. Der Verfasser würde sich glücklich fühlen, wenn diese seine Wünsche in Erfüllung gehen sollten.

Was nun die Erhaltung und den weiteren Ausbau des Werkchens betrifft, so ist beabsichtigt, durch Ergänzungshefte, welche in angemessenen Zwischenräumen erscheinen werden, den Inhalt nicht nur auf dem Laufenden zu erhalten, sondern auch zu erweitern und zu verbessern. Hiedurch wäre nun den Kollegen reiche Gelegenheit geboten, durch Bekanntgabe ihrer diesbezüglichen Wünsche und Vorschläge an den Verfasser, sich fortgesetzt an der gedeihlichen Weiterentwickelung des Werkchens zu betheiligen und sich um die Förderung eines kollegialen Unternehmens, welches die Erhaltung des Handbuches sein und bleiben soll, verdient zu machen, und sei deshalb hier dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möchte von dieser Gelegenheit in recht ausgiebiger Weise Gebrauch gemacht werden.

Möge das Buch in seiner neuen Gestaltung eine gütige Aufnahme finden und sich recht viele Freunde erwerben.

München im Juni 1894.

Der Verfasser.

Verzeichniß der benutzten Werke.

Ruckdeschel, C., Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Wehrmann, Dr. Oskar, Die bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Wehrmann, Dr. Oskar, Das Eisenbahnfrachtgeschäft.

Gerstner, Dr., Das internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

Hildebrand, C., Waarenverzeichniß nebst Anleitung zur Ausfüllung der Anmeldescheine.

Lutz, Kosmas, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines.

Haushofer, Dr. Max, Der kleine Staatsbürger.

Marggraff, Hugo, Zum 50jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen.

Roenne, Verfassung des deutschen Reiches, Ausgabe mit Anmerkungen.

Seydel, Vorlesungen über bayerisches Staatsrecht und bayerisches Verwaltungsrecht.

Zorn, Das Staatsrecht des deutschen Reiches.

Seydel, Das Staatsrecht des Königreichs Bayern, in Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts.

Wetter, Die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr.

Gesetzessammlung, Würzburger Volksausgabe.

Zumach, Robert, Geschichte der Eisenbahnen.

Betriebsnachweisungen, der k. b. Staats-Eisenbahnen.

Inhalts-Uebersicht.

Zur gefl. Beachtung.

Gemäß D. B. Nr. 37 vom 29. Mai l. Js. enthält das ab 1. Juli 1894 zur Einführung kommende neue Heft A der Verkehrsordnung und des Tarifs für den inneren Verkehr der k. b. Staats-Eisenbahnen nachstehende Aenderungen, welche an treffender Stelle des Handbuches durchzuführen wären:

1. Zu § 10 der V.-O. Bei **Sonderzügen für Gesellschaften und Vereine** fällt die Erhebung der Lokomotivgebühr weg. (Seite 113, Theil I des Handbuches und praktisches Beispiel auf Seite 114).

2. Zu § 10 der V.-O Die Bestimmungen für **Sonderzüge mit ermäßigten Preisen** sind neu aufgenommen. (Seite 117, Theil I d. Handb.)

3. Zu § 11 der V.-O. Die Bestimmungen für **Allgemeine Zeitkarten** (früher Abonnementkarten) sind geändert bezüglich der Preise, die künftig stets auf Grund der Fahrpreise für Personenzug berechnet werden, bezüglich der Zeit, indem künftig Karten 1 12 Monate giltig von jedem beliebigen Tage an ausgegeben werden, bezüglich der Vorschriften bei Nichtausnützung der Karten. Die Bürgschaftsgebühr ist von 10 auf 5 Mark ermäßigt. Die Photographie kommt in Wegfall. Die Bestellungsfrist ist von 8 auf 5 Tage herabgesetzt. (Seite 61, Theil I des Handbuches.)

4 Zu § 11 der V.-O. Die **Schülerkarten** (früher Schulbesuchskarten) sind nach einem ganz neuen System eingerichtet. Sie gelten nicht mehr für eine bestimmte Anzahl Fahrten innerhalb einem halben Jahre, sondern zu regelmäßigen Fahrten entweder täglich oder an bestimmten Tagen auf die Dauer von einem bis zu sechs Monaten.

Diese Bestimmungen sind genau zu beachten. Besonders wird aufmerksam gemacht, daß die Station, von der eine Schülerkarte bezogen wurde, verpflichtet ist, diese Karte nach Ablauf ihrer Giltigkeit wieder einzuziehen. (Seite 63, Theil I des Handbuches.)

5. Zu § 11 der V.-O **Fahrscheinbücher für 30 Fahrten** treten an Stelle der Abonnementbücher zu 60 und 100 Fahrten. Die Giltigkeit beträgt nicht mehr ein oder zwei Kalenderjahre, sondern ein Jahr gleich 12 Monate gerechnet vom Tage der Ausgabe des Fahrscheinbuches. Die Erhebung einer Druckgebühr fällt weg.

Die Bestellfrist ist von 8 auf 5 Tage herabgesetzt. Fahrscheinbücher können künftig auch vom Geschäftspersonal des Bestellers mitbenützt werden. (Seite 62, Theil I des Handbuches.)

6. Zu § 11 der V.-O. Für **Arbeiterkarten** ist die Beschränkung, daß sie an Arbeiter, die vom Arbeitgeber außerhalb ihres Wohnortes verwendet werden, nicht ausgegeben werden können, weggefallen.

Arbeiterwochenkarten können außer an Sonntagen, auch an Neujahr, Ostermontag, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Christtag und Stephanstag nicht benützt werden.

Arbeiterrückfahrkarten werden auch vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte giltig zur Hinfahrt am Tage vor, zur Rückfahrt am Tage nach einem Sonn= oder Festtage ausgegeben.

Hausgewerbetreibende können mehrere Arbeiter=Rückfahrkarten in der Woche erhalten, ferner ist ihnen die unentgeltliche Mitnahme der abzuliefernden Waaren oder der zur Verarbeitung empfangenen Rohstoffe bis zum Gewichte von 25 kg gestattet. (Seite 64, Theil I des Handbuches.)

7. Zu § 11 der V.=O. **Die Bestimmungen für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften finden für die bayerischen Staatseisenbahnen keine Anwendung.**

8. Zu § 11 der V.=O. **Mitglieder von Theaterunternehmungen** haben auch bei Benützung der II. Klasse von Schnellzügen Ergänzungskarten zu lösen. (Seite 70, Theil I des Handbuches.)

9. Zu § 11 der V.=O. **Für Militärmusiker und sonstige Musikkorps** gilt die unter 8 aufgeführte Bestimmung (Seite 71, Theil I des Handbuches.)

10. Zu § 11 der V.=O. **Für Reisen von und nach den Reconvalescenten=Anstalten der Krankenkassen** wird die Beförderung in III. Klasse auf Militärkarten gewährt. (Seite 72, Theil I des Handbuches.)

11 Zu § 12 der V.=O. Bei den Bestimmungen über die **Benützung von Fahrkarten zur Fahrt über andere als die darauf vorgedruckten Strecken** ist die Zulässigkeit der Umschreibung einer Karte **nach** einer anderen **Uebergangsstation** weggefallen. Vereinbarungen mit fremden Verwaltungen bezüglich fakultativer Benützbarkeit z. B. der über Salzburg lautenden Karten über Simbach werden hiedurch nicht berührt. (Seite 96 und 99, Theil I des Handbuches.)

12. Zu § 13 der V.=O. Für eine **Wagenabtheilung III. Klasse** sind acht statt zehn Fahrkarten zu lösen. Seite 106, Theil I des Handbuches.)

13. Zu § 40 der V.=O. Für die **Annahme von Expreßgut** sind — außer den für die Annahme von Gepäck bestimmten Zeiten — die für Eilgut festgesetzten Zeiten vorgeschrieben. (Seite 142, Theil I des Handbuches.)

Für vor dem 1. Juli gelöste Abonnementkarten, Abonnementbücher und Schulbesuchskarten bleiben bis zum Ablaufe ihrer Giltigkeit die seitherigen Bestimmungen maßgebend.

Außerdem kommen gemäß D. B. 38 v. J. 1894 ab 1. Juli l. Js. außer den seitherigen Arbeiter=Rückfahrkarten zur Fahrt **vom** Wohnorte **nach** dem Arbeitsorte auch solche zur Fahrt **vom** Arbeitsorte **nach** dem Wohnorte zur Ausgabe. Diese werden am Vorabende vor einem Sonn= oder Festtage ausgegeben und berechtigen zur Rückfahrt am Tage nach diesen Sonn= und Festtagen. Hingegen kommen die seither für einzelne Verbindungen bestehenden Arbeiter=Rückfahrkarten mit 14 tägiger oder längerer Giltigkeit in Wegfall.

Der kurz vor der Ausgabe des Handbuches zur Signalordnung erschienene Dienstbefehl Nr. 40 vom 8. Juni 1894 ist nachstehend abgedruckt. Die bezüglichen Ergänzungen und Berichtigungen wären vor Ingebrauchnahme des Handbuches an treffender Stelle durchzuführen.

Abschrift.

In der Signalordnung, giltig vom 1. September 1893, sind die nachstehenden Abänderungen und Ergänzungen durch Aufkleben der gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Deckblätter vorzunehmen.

1. Die Ausführungsbestimmung 20 wird, wie folgt, erweitert:

„Signal 3 ist auch zu geben, wenn ein Tarifzug (oder angesagter Sonderzug), von dessen Unterbleiben die Bahnwärter nicht mehr mündlich oder schriftlich verständigt werden können, ausfällt und zwar zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des ausgefallenen Zuges, ferner zur Zurücknahme des Abmeldesignals 1 oder 2, wenn ein Zug irrig abgeläutet wurde."

(Deckblatt Nr. 1.)

Hiezu wird erläuternd bemerkt, daß bei Bekanntgabe des Ausfallens eines Zuges an die Wärter durch Signal 3 ein Fahrtberechtigungsausweis durch Signal 17c bei den folgenden nach bekannter Fahrordnung verkehrenden Zügen unnöthig ist.

2. Ausführungsbestimmung 31 Ziff. 2 lit. a und b erhalten folgende Fassung:

„a) Solchen Zügen (Lokomotiven), welche weder nach dem Fahrplan zu erwarten, noch angesagt oder durch Signal 19 oder 20 signalisirt sind, wenn sie nicht durch Signal 17c als unangesagte Sonderzüge oder vorgerufene Kreuzungszüge ihre Fahrtberechtigung ausweisen;

b) einem Zuge, welcher in einer Richtung ankommt, die dem vorhergegangenen Abmeldesignal nicht entspricht."

(Deckblatt Nr. 2.)

3. Ausführungsbestimmung 37 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„Die Weiterfahrt eines vor einem Haltsignal gestellten oder eines in die Station bei Stellung des Perronsignals auf „Ruhe" eingefahrenen Zuges darf erst erfolgen, wenn das Signal „Halt" bezw. das „Ruhesignal" in „Fahrt frei" verwandelt ist. (Siehe Ziff. 46 und 47.)"

(Deckblatt Nr. 3.)

4. Ausführungsbestimmung 48 erhält folgende Fassung:

„Finden Schnellzüge in Folge einer Ueberholungsverlegung und der dadurch veränderten Zugsfolge auf **einer noch nicht mit Telegraphenapparaten versehenen Haltestelle,** weil daselbst fahrplanmäßig ein Zug erwartet wird, der nach dem Fahrplane anzuhalten hätte, das „Ruhesignal", so bildet dasselbe für sie kein Fahrthinderniß."

(Deckblatt Nr. 4.)

Hiezu wird bemerkt, daß die z. Z. noch nicht mit Telegraphenapparaten ausgerüsteten Haltestellen demnächst in einem zum Fahrdienstbuche erscheinenden Deckblatte bekannt gegeben werden.

5. An Stelle der Ausführungsbestimmung 49 tritt nachstehendes Deckblatt:

„Das Perronsignal muß ständig auf „Halt" stehen und darf nicht früher als 10 Minuten vor Ankunft derjenigen Züge, welche entweder **fahrplanmäßig** bezw. „nach Bedarf" in der Station zu halten haben oder ohne Anhalten durchfahren können, umgestellt werden. Das Haltsignal ist aber für jene Züge zu geben, bezw. zu belassen, welche weder **fahrplanmäßig** noch nach Bedarf (im verkehrsdienstlichen Sinne) in der Station anzuhalten haben, aber ausnahmsweise aus irgend einem **betriebsdienstlichen** Grunde anhalten sollen.

Bei Güterzügen, welche behufs Aufnahme oder Abstellen von Wagen, Ein- oder Ausladen von Gütern, also aus verkehrsdienstlichen Gründen in Stationen, für welche ein fahrplanmäßiger Aufenthalt oder ein Anhalten nach Bedarf nicht vorgesehen ist, anzuhalten haben, ist demgemäß nicht das „Halt" — sondern das „Ruhesignal" mit dem Perronflügel zu geben."

(Deckblatt Nr. 5.)

Hiebei wird auf die Bestimmungen des Dienstbefehls Nr. 87 vom 29. September 1893 Nr. $\frac{105561}{18129^{II}}$ sowie auf § 355 Ziff. 2 und 3 der Fahrdienstinstruction hingewiesen.

6. Ausführungsbestimmung 71 erhält folgenden Zusatz:

„**Hilfsmaschinen und Hilfszüge** verkehren als unangesagte Sonderzüge."

(Deckblatt Nr. 6.)

7. Der letzte Satz der Ausführungsbestimmung 72 erhält folgende Fassung:

„Sind bei dem letzten Wagen in Folge seiner Breite die Laternenstützen auf dem Dache angeordnet, so sind die Laternen als Oberwagenlaternen zu verwenden und zwar auch dann, wenn die Laternenstützen an der vorderen Stirnwand sich befinden."

(Deckblatt Nr. 7.)

8. Ausführungsbestimmung 79 wird durch folgendes Deckblatt Nr. 8 ersetzt:
„Für schriftlich angekündigte Sonderzüge findet eine Signalisirung nicht statt.“

9. Im Anhange zu den Signalen 1 und 2 Ziff. 9 der Ausführungsbestimmungen sind die Strecken

Sinzing—Alling,
Saal—Kelheim und
Prien—Aschau,

auf welchen elektrische Läutwerke nicht vorhanden sind, zu streichen.

Zur Behebung einiger zu Tage getretener Zweifel und mißverständlicher Auffassungen werden weiters noch folgende

Erläuterungen

gegeben:

Ziff. 37, 46 und 47 der Ausführungsbestimmungen schreiben vor, daß für **jeden** Zug **vor** der **Weiter**fahrt das Perronsignal, welches die Stelle von Ausfahrtssignalen vertritt, wie diese auf **„Freie Fahrt“** gezogen wird.

Es darf daher für die Folge **keinem** Zuge die Abfahrtserlaubniß ertheilt werden, ehe nicht das Perronsignal von der **„Halt“**- oder „Ruhestellung“ in die „Fahrtstellung“ gebracht ist.

Bezüglich Bedienung der Perronsignale bei Zugskreuzungen wird auf § 649 der Fahrdienst-Instruktion hingewiesen und hiezu erläuternd bemerkt, daß die Züge, namentlich lange Güterzüge, vor Ertheilung der Erlaubniß zum Vorfahren im Rangirwege nicht vollständig zum Stillstand gebracht zu werden brauchen, sondern, sobald sie sich in dem Machtbereich des Abfertigungsbeamten befinden und von diesem oder einem dazu ermächtigten Stationsbediensteten die mündliche Erlaubniß zum Vorfahren erhalten haben, nach Beseitigung des Haltezeichens und Geben des Signals „Ruhe“ bis zu dem gewöhnlichen Anhalteplatz vorfahren dürfen.

Bei der großen Wichtigkeit, welche den Mastsignalen im Fahrdienste zukommt, ist es geboten, denselben stets eine solche Aufstellung zu geben, daß sie vom **Führerstande** auf der Maschine leicht erkennbar und auf genügende Entfernung deutlich sichtbar sind.

Es ist daher darauf Bedacht zu nehmen, daß die Ein- und Ausfahrtssignale **rechts** der Zugseinfahrtsrichtung aufgestellt werden und auch die Perronsignale eine solche Aufstellung erhalten, daß sie sich klar und deutlich abheben und vom Führerstandorte auf der Maschine aus rechtzeitig in zweifelausschließender Weise erkannt werden können.

Nach Ziff. 40 der Ausführungsbestimmungen ist die Langsamfahrscheibe am Signalmaste allgemein dann anzubringen, wenn über nicht centralisirte Spitzweichen oder über Ablenkungen aus dem Haupt-

geleise (Weichenkurven) gefahren wird und deshalb die auf der freien Strecke zulässige Fahrgeschwindigkeit entsprechend gemindert werden muß.

Nachdem hiernach ein Unterschied zwischen Doppelbahnen und eingeleisigen Strecken nicht mehr gemacht ist, so sind diese Langsamfahrscheiben selbstverständlich nunmehr auch an allen nicht centralisirten Stationen eingeleisiger Bahnstrecken anzubringen.

Die nach Ziff. 40 an den Perronsignalen anzubringenden Langsamfahrscheiben sind jeweils unter dem für die betreffende Fahrtrichtung giltigen Perronflügel anzuordnen und hat dementsprechend der Perronsignalmast 2 solche Scheiben zu tragen, wenn in beiden Fahrtrichtungen Spitzweichen oder Weichenkurven bei der Ausfahrt zu befahren sind.

Die Scheiben sind nur auf der Vorderseite grünweiß, auf der Rückseite dagegen grau anzustreichen.

Zu Ausführungsbestimmung 70 wird erläuternd bemerkt, daß, wenn die Fahrordnung eines **Sonderzuges** den Wärtern schriftlich bekannt gegeben ist, es bei den in diese schriftliche Fahrordnung aufgenommenen etwaigen Kreuzungsverlegungen von Tarifzügen des Fahrtberechtigungsausweises durch Signal 17c nicht bedarf.

Dienstbefehl Nr. 40 vom 28. April 1892 Nr. 43742^{II}, sowie die Beilage zu Dienstbefehl Nr. 59 vom 1. Juli 1892 Nr. 65678^{II} (Erläuterungen zum Dienstbefehl Nr. 40 enthaltend), werden hiemit gleichzeitig außer Wirksamkeit gesetzt und sind daher die bezüglichen Vorträge im Dienstbefehl Nr. 1 vom 2. Januar 1894 Nr. 2940^{III} sub B. a. zu streichen. (D. B. 40 v. 8. VI. 94.)

Zu dem vorletzten Absatz des vorstehend abgedruckten Dienstbefehls sei hier zur Erläuterung ein praktisches Beispiel angefügt.

Man nehme Blatt VI der Sommerfahrordnung vom 1. Mai 1894 Route 52 zur Hand und zeichne einen Sonderzug ein, der in Rosenheim um IV^{10} abgeht und in Holzkirchen um IV^{55} einzutreffen hat. Bei dieser Lage würde nach Westerham eine dreifache Kreuzung treffen.

Nachdem nun aber in Westerham 3 Züge nicht kreuzen können, so wird in der den Stationen, Bahnmeistern und Bahnwärtern hinausgegebenen schriftlichen Fahrordnung des Sonderzuges von dem k. Oberbahnamte Rosenheim angeordnet, daß

1) der Sonderzug den Güterzug 2694 in Bruckmühl überholt und mit Personenzug 1341 in Westerham kreuzt, ferner
2) daß an diesem Tage die (unter normalen Verhältnissen in Westerham zu vollziehende) Kreuzung der Züge 2694 und 1341 in Bruckmühl stattzufinden hat.

Infolge dieser schriftlichen Verständigung hat für diesen Tag den Bahnwärtern die nach Bruckmühl angeordnete Kreuzung der Züge 2694 und 1341 als die fahrplanmäßige zu gelten und befährt dementsprechend Zug 1341 die Strecke Westerham—Bruckmühl ohne Signal 17c.

Wenn nun der Fall eintreten sollte, daß der Zug 1341 nach Durchfahrt des Sonderzuges in Westerham wegen eines plötzlich eingetretenen Maschinendefektes eine Verzögerung in der Abfahrt erleiden und es dadurch nothwendig würde, den Zug 2694 zur Kreuzung mit Zug 1341 nach Westerham vorzurufen, so müßte Zug 2694 das Signal 17c von Bruckmühl bis Westerham führen, da diesfalls der Zug 2694 in der Strecke B—W entgegen der für diesen Tag festgesetzten Zugsfolge verkehren würde.

I. Signalordnung, Fahrdienst und Bahnpolizei.

Vorbemerkungen zur Signalordnung.

1. Die in der Signalordnung und den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen angegebenen Signale haben auf allen Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen nach Maßgabe der auf denselben vorhandenen Signalvorrichtungen in Anwendung zu kommen. Wenn für einzelne Stationen, Strecken oder Züge weitere Signale nothwendig erscheinen, werden sie dem betheiligten Personale besonders bekannt gegeben oder durch besondere örtliche Dienstanweisung angeordnet.
2. Die Nachtsignale müssen schon bei eintretender Dämmerung, sobald die Tagessignale nicht mehr deutlich zu erkennen sind, und zwar ohne Rücksicht auf Mondschein, zur Anwendung kommen. Ebenso sollen dieselben zur Tageszeit gegeben werden bei Befahren von Tunneln von über 500 Meter Länge, sowie bei Nebel und sonstigem Unwetter, wenn das deutliche Erkennen der Tagessignale auf wenigstens 500 Meter nicht mehr möglich ist.
3. Wo mehrere Einfahrt-Sperrsignale nebeneinander stehen, sind bei Nachts stets sämmtliche Signallichter anzuzünden, damit immer das vollkommene Signalbild erscheint.
4. Für die Signalgebung ist an dem Grundsatze festgehalten daß bei Farbensignalen
   a) weiß: „freie Fahrt bei ungeminderter Geschwindigkeit",
   b) grün: „Langsamfahren" („Vorsicht", „Achtung"),
   c) roth: „Halt" zu bedeuten hat.

   Wird an einer Stelle, an welcher eines der in der Signalordnung und deren Ausführungsbestimmungen bezeichneten Signale am Signalmaste zu stehen hat, ausnahmsweise kein Signal angetroffen, so ist zu halten.
5. Für die Bezeichnung „rechts" oder „links" ist die Fahrtrichtung maßgebend.

6. Die Ein- und Ausfahrts-Sperrsignale haben lediglich für die ein- und ausfahrenden Züge unmittelbar Geltung, für die Stationsmeister, bezw. Rangirleiter und die unter deren Leitung rangirenden Lokomotivführer dagegen nur mittelbar, insoferne ihnen die Fahrtstellung dieser Signale verbietet, in die bezügliche Weichenstraße zu rangiren.
7. Sind von einem Zuge außer den gewöhnlichen Signalen noch besondere Signale zu geben, z. B. bei Kreuzungsverlegung oder beim Verkehren von Sonderzügen, so sind die zu gebenden Signale sowohl mit ihrer Nummer als ihrem Wortlaute nach auf dem Fahrberichte vorzutragen.
8. Das gesammte Fahrdienstpersonal hat im Dienste die Signalordnung bei sich zu führen.

Ausführungs-Bestimmungen zur Signalordnung.

Zu I.

9. Die Fahrtrichtungen für das einmalige bezw. zweimalige Abläuten sind im Anhange zur Signalordnung aufgeführt.
10. Bei den Läutesignalen, die durch zwei- oder mehrmalige Wiederholung der vorgeschriebenen Gruppe von Glockenschlägen gegeben werden, ist der Deutlichkeit wegen zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von mindestens 10 Sekunden zu lassen.
11. Die Läutesignale ertönen in der Regel mit (fünf) Doppel-Glockenschlägen. In Bahnhöfen und auf Strecken, in welche mehrere Bahnlinien in gleicher Richtung einmünden, oder nebeneinander laufen, befinden sich behufs besserer Unterscheidung der Läutwerklinien auch Läutwerke mit einfachem und mit dreifachem Glockenschlage.
12. Wenn das Zugspersonal auf freier Strecke Läutewerksignale hört, welche nicht, wie auf Doppelbahnen, als regelmäßige Signale für einen andern Zug erkannt werden, so hat dasselbe seine volle Aufmerksamkeit auf die Strecke und die Signale der Bahnwärter zu richten.
13. Auf den Linien mit elektrischen Läutwerken nach dem System Frischen können außer den Signalen 1 bis 4, welche nur von den Stationen mittelst des Induktors gegeben werden können, von jedem Bahnwärterposten nach der nächsten Station jeder Seite folgende Signale gegeben werden:
    a) Hilfsmaschine soll kommen;
    b) Hilfsmaschine mit Arbeitern soll kommen;
    c) Schlußsignal fehlt;

d) Hilfsmaschine mit Arzt und Arbeitern soll kommen;
e) Bahn unterbrochen.

Bezüglich der Art und Weise, in welcher diese Signale zu geben sind, wird auf die „Instruktion über die Benützung und Unterhaltung der elektrischen Läutwerke" verwiesen.*

Anmerkung: Paragraph 2 der Vorschriften für den Gebrauch der elektrischen Läutwerke besagt hierüber Folgendes:

„Für gewöhnlich ist die Papierrolle des Farbschreibers in Ruhe, d. h. der messingene Auslöshebel senkrecht zur Tischachse zu stellen, ferner sind die beiden Fallscheiben in die Kästchen hineinzudrücken und die Fußtritte unberührt zu lassen. Das Beschweren der Fußtritte, während der Apparat nicht im Gebrauche steht, ist verboten.

Befinden sich die Fallscheiben in den Kästchen, so sind die Stationswecker in die Linie mit constantem Strom eingeschaltet, der Farbschreiber aber ist ausgeschaltet.

Wird nun von einer der beiden nächstgelegenen Stationen oder einem der dazwischenliegenden Wärterposten mit dem Taster, dem Schlüssel oder der Scheibe (siehe die Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure, sowie die Instruktion für die Wechsel- und Bahnwärter) die Station angerufen, beziehungsweise angesprochen, so läutet der eine der Stationswecker, und gleichzeitig damit springt die zugehörige Fallscheibe aus dem Kästchen hervor. Die Aufschrift auf dem Kästchen kennzeichnet sodann die Richtung, von welcher der Anruf erfolgt ist.

Um die Depesche abzunehmen, ist nunmehr mit dem Vordertheil des Fußes der der Fallscheibe entsprechende Fußtritt auf den Boden niederzudrücken und gleichzeitig durch Verstellen des messingenen Auslöshebels von rechts nach links das Laufwerk und damit die Papierrolle des Farbschreibers in Bewegung zu setzen. — Das Niederdrücken des Fußtrittes ist insolange zu vermeiden, als die Perronläutwerke in Thätigkeit gesetzt werden.

Durch das Niederdrücken des Fußtrittes wird der Schreibapparat in die betreffende Linie eingeschaltet und es kann deßhalb, so lange der Fuß auf dem Tritt aufliegt, von der in der einschlägigen Richtung zunächst liegenden Station, oder von einem der dazwischen liegenden Wärterposten eine Depesche abgenommen und auch Rückantwort mittelst des Tasters nach der bezeichneten Station gegeben werden.

Will von der Station aus eine der beiden nächstgelegenen Stationen angesprochen werden, so wird zuerst der zur betreffenden Richtung gehörige Fußtritt niedergedrückt, die Station dann mittelst des Tasters angerufen und hierauf nach erfolgtem Verständniß unter stetem Niederdrücken des Fußtrittes weitergesprochen.

Die Läutebuden sind mit Schreibapparaten nicht ausgerüstet. Es können daher Depeschen zu den Wärterposten nur dann gegeben werden, wenn ein tragbarer Schreibapparat bei denselben eingeschaltet wird.

Ob eine Depesche von der nächstgelegenen Station, oder ob dieselbe von einem dazwischen liegenden Wärterposten gegeben wird, kann dadurch erkannt werden, daß die einzelnen Zeichen vom Wärterposten aus auf dem Papierstreifen fast doppelt so lange erscheinen, als bei gewöhnlichen von den Stationen gegebenen Depeschen.

Sobald solche Zeichen erscheinen, ist jede andere Thätigkeit sofort zu unterbrechen und alle Aufmerksamkeit der Abnahme dieser Depesche zuzuwenden.

Vom Wärterposten aus können fünf verschiedene Depeschen (Signale) kommen, und zwar bedeutet:

Depesche (Signal) 1. Hilfsmaschine soll kommen.
Dieselbe hat folgende Zeichen: . . . — .
" " 2. Hilfsmaschine mit Arbeitern soll kommen: — . . —
" " 3. Schlußsignal fehlt: . . . . —
" " 4. Hilfsmaschine mit Arzt und Arbeitern soll kommen:
— . — .
" " 5. Bahn unterbrochen: . — — .

Zur Bezeichnung derjenigen Bahnwärterstrecke, innerhalb welcher der hilfsbedürftige Zug steht oder die Bahn unterbrochen ist, ist jeder dieser Depeschen (Signale) stets die Nummer, welche der Bahnwärter außer seiner fortlaufenden Postennummer hat und von welcher jeder Stationsvorstand genaue Kenntniß haben muß, vorangestellt.

Die Nummern sind hiebei durch nachfolgende Zeichen angedeutet und zwar:

Bude Nr.	1	— . . .	. — .
" "	2	— . . .	. . —
" "	3	— . . .	. . . .
" "	4	— . . .	— . .
" "	5	— . . .	— —
" "	6	. — . .	. — .
" "	7	. — . .	. . —
" "	8	. — . .	. . . .
" "	9	. — . .	— . .
" "	10	. — . .	— —

Depesche (Signal) 2 von Bude Nr. 3 z. B. hat daher folgende Zeichen:
— . . .   .   — . . —

Depesche (Signal) 4 von Bude Nr. 1:
— . . .   . — .   — . — .

Jedes dieser Signale erscheint auf dem Papierstreifen der Schreibapparate derjenigen beiden Stationen, zwischen welchen der Wärterposten liegt, von dem aus das Signal gegeben wird.

Da jede Depesche vom Bahnwärterposten aus so lange, bis das Zeichen „Verstanden" zurückgegeben ist, in Pausen je viermal wiederholt werden muß, so ist, wenn vorher die Budennummer und das Signal genau verstanden wurde, eine solche Pause abzuwarten und dann sofort mittelst Induktor durch viermaliges Abläuten das Zeichen „Verstanden" nach der betreffenden Richtung zu geben.

Dieses Zeichen hat zunächst jene Station zu geben, welche derjenigen Hauptstation näher liegt, von welcher nach der Fahrdienst-Instruktion* die Hilfsmaschine zu requiriren ist. Gibt aber die bezeichnete Station das Zeichen „Verstanden" nicht innerhalb des Zeitraumes von 1 Minute, so hat die andere gerufene Station das Zeichen „Verstanden" zu geben und die dem Anruf entsprechenden Requisitionen unverzüglich zu stellen.

Die Requisition hat unmittelbar nach abgegebenem Verständnißzeichen mittelst des in der Omnibus-Linie eingeschalteten Schreib- oder Zeigerapparates zu erfolgen und sind alsdann auch die Zwischenstationen entsprechend in Kenntniß zu setzen."

Die §§ 12, 13, 14, 15 und 16 der vorgenannten Vorschriften bestimmen ferner:

§ 12. Wenn ein Bahnzug auf freier Bahn durch irgend welche Veranlassung an der Weiterfahrt gehindert ist und zur Fortsetzung der Fahrt eine Hilfsmaschine und nach Umständen hiezu auch noch Hilfsarbeiter, oder bei stattgehabten Verletzungen 2c. 2c. einen Arzt bedarf, so hat sich der Ober-

* Beilage VI zur F. D. J., Uebersicht der Rayons für Absenduug von Hilfsmaschinen.

conducteur oder dessen Stellvertreter zu dem nächstgelegenen Bahnwärterposten zu begeben, sich daselbst vom Wärter einen der in Papier eingeschlossenen Schlüssel geben zu lassen, das Packet zu öffnen und die Läutebude aufzuschließen.

Hierauf hat er, je nachdem eine Hilfsmaschine mit oder ohne Arbeiter, mit oder ohne Arzt 2c. 2c nöthig ist, bei Läutewerken mit Zeichen**schlüssel** den betreffenden Schlüssel vom Bodenbrett abzunehmen, denselben in das ungefähr in Mitte des Läutwerks befindliche Schlüsselloch so weit, bis dessen Bart sich drehen läßt, einzustecken, ihn sodann herumzudrehen und in dieser umgedrehten Stellung so lange festzuhalten, bis das Läutewerk das vierte Mal ausgelöst hat.

Noch bevor das viertmalige Abläuten zu Ende ist, ist der Schlüssel zurückzudrehen und herauszunehmen und sodann auf das von der, der Hauptstation des Hilfsrayons naher gelegenen Station 2c. 2c. einzutreffende Zeichen „Verstanden“ 1 Minute zuzuwarten.

Bei Läutwerken mit Zeichen**scheiben** hat der Oberconducteur die entsprechende Scheibe auf die vorstehende Achse des Laufwerks aufzustecken und soweit als möglich hineinzuschieben, dann durch Aufdrücken auf den links am Laufwerke angebrachten Taster das Läutwerk in gleichen Zwischenpausen von je ¹/₄ Minute viermal auszulösen.

Sobald dies geschehen und das Laufwerk in Ruhe gekommen ist — aber nicht früher —, ist die Scheibe wieder abzunehmen, an ihren alten Platz zu hängen und hierauf das Zeichen „Verstanden“ abzuwarten.

Das Zeichen „Verstanden“ wird von der Expedition aus mittelst des Induktors gegeben und zwar, wie oben angegeben, durch viermal fünf Doppelschläge.

Trifft dieses Zeichen in den nächsten Minuten nicht ein, dann wird der betreffende Schlüssel oder die Scheibe wiederholt eingesteckt und abermals, wie bemerkt, verfahren.

§ 13. Trifft auf öfteres Zeichengeben mit dem Schlüssel oder der Scheibe das Zeichen „Verstanden“ noch immer nicht ein, dann ist der Versuch zuerst noch an dem nächstgelegenen Bahnwärterposten zu machen, gleichzeitig aber ein Bote mit der nöthigen schriftlichen Meldung an die nächstgelegene Station abzusenden.

§ 14. Das Zeichen Nr. 5 (Bahn unterbrochen) ist in gleicher Weise vom Bahnwärter mittelst Schlüssel oder Scheibe und zwar dann zu geben, wenn derselbe auf der Bahn ein Hinderniß bemerkt oder von einem solchen in Kenntniß gesetzt wird, das so bedeutend ist, daß es voraussichtlich weder bis zum Eintreffen des nächsten Zuges, noch auch nach Eintreffen desselben durch dessen Fahrpersonal beseitigt werden kann. Der Wärter darf das Zeichen jedoch erst geben, nachdem derselbe vorher die vorschriftsmäßigen Haltesignale ausgesteckt hat.

§ 15. Befindet sich in dem Bahnzug ein des Telegraphirens kundiger Beamter oder Bediensteter der Verkehrsanstalten, so ist derselbe zu veranlassen, mit dem am Bodenbrett angebrachten, mit einem Holzgriff versehenen Taster kurz die Ursache der Fahrtstörung anzugeben.

Es darf dies jedoch nur dann geschehen, wenn das Zeichen „Verstanden“ bereits eingetroffen ist, oder wenn dieses auf öfteres Zeichengeben mit dem Schlüssel oder der Scheibe nicht erfolgt, und ist hiezu stets die Zustimmung des Oberconducteurs nöthig.

§ 16. Vor der Abfahrt des gestörten Bahnzuges hat der Oberconducteur bei persönlicher Haftung für Aufhängen der Zeichenschlüssel oder Scheiben an ihren richtigen Plätzen, für Beseitigung alles etwa Fremdartigen aus der Läutebude und für sorgsamen Verschluß der letztern Sorge zu tragen.

Er hat dann den gebrauchten Budenschlüssel mitzunehmen und bei der nächsten Station abzugeben, welche denselben sofort wieder vorschriftsmäßig zu verpacken und an den betreffenden Bahnwärterposten zurückzusenden hat.

(Praktische Beispiele über das Hilfszeichen „Bahn unterbrochen“ siehe Theil III unter Kapitel: „Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen.“)

Zu Signal 1 und 2.

14. Die Abmeldesignale (Signal 1 und 2) haben den Zweck, dem Streckenpersonale zwischen je zwei Stationen den Abgang von Zügen und einzelnen Lokomotiven zu melden, welche die ganze Strecke von einer Station bis zur nächsten durchfahren.

15. Solche Züge oder Lokomotiven, welche eine Bahnstrecke mit der Weisung befahren, auf demselben Geleise nach der Abfahrtsstation zurückzukehren, ohne die nächste Meldestation erreicht zu haben, werden nicht abgeläutet. Derartige Fahrten werden den Wärtern durch den Fahrplan oder besondere Benachrichtigung angekündigt.

16. Das Abläuten hat in der Regel 3 Minuten vor der Abfahrt oder Durchfahrt eines Zuges oder einer Lokomotive zu geschehen. Diese Zeit kann, soweit es zur Vermeidung von Zugsverspätungen dienlich und im Einzelfalle mit den Vorschriften über die Bewachung der Wegübergänge vereinbar ist, auf 1 Minute abgekürzt werden. Für nicht fahrplanmäßige Züge, welche weder durch andere Züge signalisirt, noch schriftlich oder telephonisch den Wärtern angekündigt sind, ist das Abmeldesignal bis 15 Minuten früher zu geben, als die Abfahrt bezw. Durchfahrt erfolgt.*

---

* Auf eingeleisigen Bahnen ist bei Zugskreuzungen der zur Abfahrt bereitstehende Zug erst abzuläuten, wenn der Gegenzug eingetroffen ist, damit ein Stellen des auf der Strecke befindlichen Zuges (Eintreffen des Signales 1 und 2) vermieden bleibt.

Bei Zugsfolge auf Stationsabstand hat das Abläuten erst nach Eintreffen der „Bahnfrei"-Meldung zu erfolgen.

Auf die Einhaltung des richtigen Zeitmomentes für das Abläuten auf Doppelbahnen ist besonders zu achten, um gleichzeitiges Ertönen der Läutwerksignale zu vermeiden; es empfiehlt sich daher, daß benachbarte Stationen bei gleichzeitigem Abgang zweier Züge über den Zeitmoment des Abläutens vorher benehmen.

Für nicht fahrplanmäßige bezw. Sonderzüge, welche weder durch vorausgehende Züge signalisirt, noch schriftlich oder auf sonstigem Wege den Wärtern angekündigt sind, ist das Abmeldesignal nur dann bis 15 Minuten vor der Abfahrt zu geben, wenn während dieser Zeit auf der Abläutestrecke ein Zugsverkehr nicht stattfindet.

Ein zu frühes Abläuten bei den Güterzügen, welche auf Stationen Wagen abzustellen haben, kann bei gewissenhafter Befolgung der Bestimmung in Ziffer 2 des D. B. Nr. 87 vom Jahre 1893 — siehe Seite 104 — vermieden werden. Wegen des Zeiteintrages im Depeschenbuche siehe D. B. 89 vom Jahre 1893. Siehe Seite 33 u. 34.

17. Ist ein Zug 15 Minuten nach dem erfolgten Abläuten nicht abgefahren, so ist das Abmeldesignal vor der Abfahrt des Zuges zu wiederholen.*

18. Kann ein Zug aus irgend einem Grunde nicht abgeläutet werden, so hat der dienstthuende Stationsbeamte hievon dem Zugführer (Oberconducteur) und dem Lokomotivführer des Zuges schriftlich gegen Quittung Mittheilung zu machen. Der Lokomotivführer muß in solchem Falle besondere Vorsicht anwenden und die Dampfpfeife häufig gebrauchen, um das Streckenpersonal rechtzeitig aufmerksam zu machen.

Zu Signal 3.

19. Das akustische Ruhesignal wird nach Anordnung des Oberbahnamtes auf denjenigen Strecken, auf welchen Nachtdienst nicht besteht, gegeben, sobald der letzte Zug, welcher eine etwa nöthige Hilfsmaschine von einer rückwärts gelegenen Station zu erhalten hat, den betreffenden Hilfsmaschinenbezirk verläßt oder innerhalb desselben sein Ziel erreicht hat; hat der Zug eine etwa nöthige Hilfsmaschine von einer vorwärts liegenden Station zu erhalten, so wird das Ruhesignal von Station zu Station für jede durchfahrene Strecke gegeben.

20. Signal 3 ist auch zu geben, wenn ein Tarifzug (oder angesagter Sonderzug) ausfällt, und zwar zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des ausgefallenen Zuges.**

Zu Signal 4.

21. Das Gefahrsignal (Signal 4) dient dazu, das Streckenpersonal und die Nachbarstationen von einem außergewöhnlichen Vorfall in Kenntniß zu setzen.

Beim Ertönen des Gefahrsignals haben die Wärter jeden Zug anzuhalten und das Zugspersonal von der erfolgten Abgabe des Gefahrsignals zu verständigen. Der Zugführer — bei einzeln fahrenden Lokomotiven der Lokomotivführer — hat

* Hiebei ist jedoch auf eingeleisigen Bahnen, wenn die Verzögerung eines bereits abgeläuteten Zuges eine Kreuzungsverlegung, also eine Aenderung in der Reihenfolge der Züge der Richtung nach, zur Folge hat, behufs Verständigung der Wärter gemäß Ziffer 20 der Ausführungsbestimmungen die Rücknahme des bereits erfolgten Abläutesignals durch Signal 3 (Ruhesignal) vor Abgabe des Abläutesignals für den vorgerufenen Kreuzungszug zu bewirken.

** Das Ruhesignal wird auch gegeben, um ein unrichtiges Abläutesignal zurückzunehmen, in welchem Falle nach Zurücknahme des unzutreffenden Signales das richtige Signal event. nochmals zu geben ist.

Außerdem wird das Ruhezeichen auch bei Beginn und Beendigung von Läutwerksproben gegeben.

Beim Ausfallen von Tarifzügen oder angesagten Sonderzügen ist das Ruhesignal aber nur dann zu geben, wenn die Bahnwärter vom Ausfallen weder schriftlich noch mündlich, noch telephonisch verständigt werden können.

hierauf je nach den Umständen zu bestimmen, ob der Zug stehen bleiben oder weiter fahren soll. Im letzteren Falle darf nur ganz langsam und unter gespanntester Aufmerksamkeit des Zugpersonals weiter gefahren werden.*

Zu den Signalen 1a—4a.

22. Die Hornsignale 1a mit 4a sind, sofern der nächste Posten in Gehörweite liegt, von den Bahn- bezw. Wechselwärtern so lange zu geben, bis der Nachbar das Zeichen zurückgibt; sie kommen jedoch in der Regel nur zur Anwendung, wenn die Läutwerke versagen oder auf Strecken, welche mit Läutwerken nicht versehen sind.

23. Außerdem dienen die Hornsignale 1a und 2a als Achtungssignale, um auf wenig übersichtlichen Strecken und bei Nebel, Schneegestöber und ähnlichen ungünstigen Witterungsverhältnissen die Nachbarwärter und die etwa in der Nähe befindlichen Streckenarbeiter, sowie auf Stationen, insbesondere in größeren Bahnhöfen, das Stationspersonal von der Annäherung eines Zugs in Kenntniß zu setzen und zur Vorsicht aufzufordern.

24. Das Signal 4a gibt der Wärter:
   a) wenn er es von einem Nachbarwärter geben hört;
   b) wenn er das Herannahen von Wagen bemerkt, welche weder durch eine Lokomotive noch durch Menschen bewegt werden;
   c) wenn er an einem vorbeifahrenden Zuge etwas Ordnungswidriges bemerkt, was die Weiterfahrt gefährlich erscheinen läßt.

Zu II.

25. Die Handsignale der Wärter und die Scheibensignale sollen den Lokomotivführer eines herannahenden Zuges entweder zum Langsamfahren von einer bestimmten Stelle an oder zum Halten vor einer bestimmten Stelle auffordern. Sie müssen daher in einer den Zweck entsprechenden Entfernung von dieser Stelle und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, namentlich der Bahnneigung gegeben werden.

26. Wenn kein Anlaß zum Geben der Signale 5 und 6 besteht, der Zug oder die Maschine also ungehindert weiterfahren kann, hat der Bahnwärter bei Tage Front gegen den Zug zu machen und bei Dunkelheit dem letzteren das weiße Licht

* Praktische Beispiele über das Gefahrsignal siehe Theil III unter Kapitel: „Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen".

der Handlaterne entgegen zu halten. Hiebei muß die Laterne so gehalten werden, daß durch den Widerschein des rothen Lichtes eine Täuschung des Zugpersonals nicht hervorgerufen werden kann.

Zu Signal 5 und 5a.

27. Zum Geben des Signals 5 ist in erster Linie die grünweiße Fahne zu benützen; nur in Ausnahmefällen darf statt der Fahne ein anderer Gegenstand verwendet werden.

28. Beim Geben des Signals 5a sind die runden Stockscheiben oder die Stocklaternen, wenn die Bahn zweigeleisig betrieben wird, stets zur Rechten des langsam zu befahrenden Geleises aufzustellen und zwar die erste (A) auf nicht geneigten Strecken in einer Entfernung von 200 m, auf geneigten Strecken in entsprechend größerer Entfernung vor dem Beginn der mangelhaften Strecke, die letzte Scheibe (E) oder Laterne unmittelbar hinter derselben. Bei eingeleisig betriebener Bahn bildet jede der beiden Stockscheiben oder Stocklaternen für die eine Fahrtrichtung das Anfangssignal, für die andere das Endsignal; sie sind deßhalb so aufzustellen, daß der Lokomotivführer jedesmal die erste Scheibe oder Laterne zur Rechten, die letzte zur Linken des Geleises sieht und zwar beide in der oben näher bezeichneten ausreichenden Entfernung vor dem Beginn der mangelhaften Strecke.

29. Das Langsamfahrsignal (Signal 5 oder 5a) ist zu geben:
   a) wenn eine Strecke wegen mangelhafter Lage des Geleises, wegen Ausbesserungsarbeiten oder aus einem anderen Grunde nicht mit der sonst für dieselbe zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden darf;
   b) wenn dem Lokomotivführer eines Zuges, der sich einem Haltsignal nähert, dieses Signal schon in einer gewissen Entfernung angekündigt werden soll. Wärter, die nach ihrer besonderen Anweisung hiezu verpflichtet sind, haben das Langsamfahrsignal für jeden dem Signal sich nähernden Zug zu geben, wenn sie das Haltsignal wahrnehmen, aber auch dann, wenn sie das Signal wegen trüber Witterung nicht zu erkennen vermögen.

Zu Signal 6 und 6a.

30. Zum Geben des Signals 6 hat der Bahnwärter bei Tag in erster Linie die roth-weiße Fahne zu benützen; nur in Ausnahmsfällen darf statt der Fahne ein anderer Gegenstand verwendet werden. Bei dringender Gefahr hat der Wärter dem Zuge möglichst weit entgegen zu laufen. Zugleich ist bei Tage

wie bei Nacht durch Blasen mit dem Horne die Aufmerksamkeit des Zugpersonals auf das Signal 6 zu lenken.

31. Das Haltsignal (Signal 6 oder 6a) ist an Stellen, wo kein Signalmast dafür zur Verfügung steht, in folgenden Fällen zu geben:

1. Sowohl auf eingeleisigen als auf Doppelbahnen:

a) Wenn eine Geleisestrecke unterbrochen, durch ein Hinderniß oder Liegenbleiben eines Zuges gesperrt, oder wegen Ausführung von Ausbesserungsarbeiten unfahrbar ist. Eine solche Geleisestrecke muß — unabhängig davon, ob ein Zug zu erwarten ist oder nicht — nach beiden Richtungen hin durch Haltsignale und zwar in einer Entfernung von 600 Schritten (450 Meter) von der unfahrbaren Stelle gedeckt werden.

Die Deckung ist für die ganze Dauer der Unfahrbarkeit beizubehalten.

b) Wenn am Zuge etwas Ordnungswidriges bemerkt wird, was den Zug oder die Bahnanlagen gefährden könnte;

c) wenn das Gefahrsignal (Signal 4 oder 4a) gegeben wird.

2. Auf eingeleisigen Bahnen:

a) Im Falle des Verkehrens von unangesagten Zügen und Lokomotiven, wenn dieselben nicht das Signal 17c tragen;

b) wenn ein Zug in einer Richtung ankommt, die dem vorhergegangenen Abmeldesignal nicht entspricht;

c) wenn zwei Abmeldesignale gegeben werden, nach welchen angenommen werden muß, daß zwei Züge einander entgegen abgelassen werden. In diesem Falle muß das Haltsignal nach beiden Richtungen gegeben werden.*

3. Auf Doppelbahnen:

Wenn ein Zug oder eine Lokomotive auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise verkehrt, ohne das Signal 17b zu tragen.

32. Soferne der Wärter nicht im Stande ist, selbst das Handsignal zum Halten (Signal 6) zu geben, oder es durch einen anderen Wärter, verpflichteten Arbeiter oder Familienangehörigen geben zu lassen, wie dies, wenn die Strecke nach zwei Richtungen abzusperren ist, öfter zutreffen wird, so hat er das Signal 6a anzuwenden.

---

* Dem Abläuten der Züge ist nunmehr ganz besonderes Augenmerk zuzuwenden und wird dasselbe, wenn die Verhältnisse es irgendwie gestatten, am besten vom Abfertigungsbeamten selbst bethätigt.

Außerdem sind auch nach der hiefür bestehenden besonderen Dienstanweisung in angemessener Entfernung vor dem Haltsignal Knallkapseln auf dem Schienenkopfe zu befestigen.*

Zu III.

33. Die Signale am Signalmaste sollen dazu dienen, auf den Stationen die Ein- und Ausfahrt der Züge und einzelnen Lokomotiven in sicherer Weise zu regeln und auf der freien Strecke dem Lokomotivführer anzuzeigen, ob er den durch das Signal gedeckten Geleiseabschnitt befahren darf oder nicht.

34. Sind an einem Signalmast zwei oder mehr nach entgegengesetzten Seiten gerichtete Arme angebracht, so gelten für jede Fahrtrichtung bei Tage nur die Signale mit den rechtseitigen Armen (von der Zugsrichtung aus gesehen).

35. Die Signale am Signalmaste finden Verwendung als:
   A. Einfahrtssignale (Abschluß- und Nachahmungssignale),
   B. Perronsignale,

---

* Die Knallsignale sollen außer den übrigen in der Signalordnung vorgeschriebenen Haltsignalen in allen jenen Fällen gegeben werden, wo es sich darum handelt, im Falle eines plötzlich eingetretenen Vorkommnisses einen Bahnzug (Maschine), welcher in Gefahr ist oder beim Weiterfahren einen Unfall hervorrufen könnte, rechtzeitig zum Stehen zu bringen.

Jenes Haltsignal, welches am geeignetsten erscheint, das zuverlässige Anhalten des Zuges zu bezwecken, ist stets zuerst, unmittelbar darauf aber sind die übrigen vorgeschriebenen Haltsignale zu geben.

Die Haltsignale mittelst Knallkapseln sind namentlich in folgenden Fällen zu geben:

1. auf freier Strecke bei Tage und bei Dunkelheit, bei klarer wie bei trüber Witterung, wenn das Geleise in Folge von Erdrutschungen, Verschüttungen, Schienenbrüchen, Beschädigungen von Brücken, Zugtrennungen, Halten, Entgleisungen oder Entgegenkommen von Zügen und einzelnen Fahrzeugen oder durch sonstige Hindernisse unfahrbar geworden ist;

2. vor den Bahnhöfen ohne Sperrsignale, wenn ein Zug vor der Station anhalten soll;

3. vor den Bahnhöfen mit Sperrsignalen ohne Vorsignale, wenn erstere unbrauchbar geworden, oder wenn wegen ungünstiger Witterung (starker Nebel, Schneefall) zu befürchten ist, daß das auf „Halt" stehende Sperrsignal übersehen werden könnte;

4. überhaupt in allen Fällen, in denen durch das Anhalten eines Zuges ein Unfall verhindert werden kann.

Das Auslegen der zum Geben des Knallsignales zu verwendenden Knallkapseln liegt ob:

a) den Bahn- und Wechselwärtern, in deren Strecke sich das Fahrthinderniß befindet.

Die Bahnwärter haben zunächst in der Richtung, von welcher der nächste Bahnzug kommt, und alsdann auch in der anderen Richtung, selbst wenn

C. Ausfahrtssignale,
D. Blocksignale,
E. Deckungssignale.

Zu Signal 7.

36. Bei Wahrnehmung des Signals „Halt“ an einem für die Fahrt giltigen Signalmaste hat jeder Zug sowohl auf freier Strecke als in den Stationen unbedingt noch vor dem Signale zu halten.

37. Die Weiterfahrt eines vor einem Haltsignal gestellten Zuges darf erst erfolgen, wenn das Signal „Halt“ in „Fahrt frei“ oder auch (bei den Perronsignalen) in das „Ruhesignal“ (siehe Ziffer 47) verwandelt ist.

Sollte die Umstellung des Signals wegen Betriebsunfähigkeit der Signaleinrichtungen nicht geschehen können, so hat der Lokomotivführer, auch wenn ihm dieser Zustand bekannt ist, doch zunächst vor dem Haltsignal zu halten und erst dann weiter zu fahren, wenn ihm dazu die ausdrückliche Erlaubniß von zuständiger Seite ertheilt wird.

---

von dort her kein regelmäßiger Zug erwartet wird, je 2 Knallkapseln auszulegen.

In den Wechselwärterstrecken wird die Auslegung der Knallkapseln in der einen Richtung gegen die Nachbar-Station genügen.

Erstreckt sich das Fahrthinderniß auf zwei oder mehrere Geleise, so sind die Knallkapseln auf all diesen Geleisen auszulegen.

In der Regel sollen die Knallkapseln 600—1000 Meter vor und auf freier Bahn auch hinter der unfahrbaren Strecke bezw. vor der Stelle, an der gehalten werden soll, angebracht werden und nur im Falle als dies die Zeit nicht gestattet, darf die Anbringung der Knallkapseln auch in geringerer Entfernung erfolgen. Sollte die unfahrbare Strecke so nahe an der Grenze des Bahnwärter- bezw. Wechselwärterpostens gelegen sein, daß der für das Anbringen der Knallkapseln vorschriftsmäßig zu wählende Punkt über dieselbe hinausfällt, so hat der betreffende Wärter das Auslegen auch in der Strecke des Nachbarwärters vorzunehmen;

b) den Reparaturvorarbeitern, welche bei ihren Arbeiten oder bei der Bahnbegehung eine Bahnunterbrechung oder ein Fahrthinderniß wahrnehmen, nach beiden Richtungen von dem Fahrthindernisse;

c) den Sperrsignalwärtern, wenn nicht Vorsignale mit den Sperrsignalen in selbstthätiger Verbindung stehen, oder im Falle eines speciellen Auftrags;

d) dem Lokomotivführer zur Deckung eines Zuges nach vorwärts und bei Leermaschinenfahrten nach vor- und rückwärts;

e) dem Schlußbremser eines Zuges zur Deckung desselben nach rückwärts. Ist die letzte Bremse eines Zuges der Dienstwagen, so hat der Oberkondukteur den nächsten Bremser mit dem Auslegen der Knallkapseln nach rückwärts zu beauftragen, selbst aber in allen Fällen den Vollzug des Auslegens nach beiden Seiten der Zugsrichtung zu überwachen.

Das Auslegen der Knallkapseln hat auch von den unter b, c d u. e bezeichneten Bediensteten in möglichst großer Entfernung von dem Fahrthinderniß bezw. Sperrsignale zu erfolgen. (§ 1—3 der Vorschriften über die Anwendung von Knallkapseln und deren Aufbewahrung, sowie D. B. 83 v. J. 1890.)

38. Auf jenen Stationen, auf welchen zur Zeit noch eine roth-weiße Scheibe am Maste als Einfahrts- oder als Perronsignal aufgestellt ist, wird das Signal 7, wie in der Signaltafel I für Scheibensignale vorgesehen, gegeben.

Zu Signal 8.

Allgemeines.

39. Signal 8 erscheint, wie es unter a) (Signaltafel I) dargestellt ist, wenn auf zweigeleisiger Bahn durch Hauptgeleise ohne Spitzweichen oder mit centralisirten Spitzweichen, bezw. auf eingeleisiger Bahn durch centralisirte Stationen und Haltestellen ohne Ausweichgeleise und Spitzweichen gefahren wird, soferne in keinem dieser Fälle eine Ablenkung (Fahrt durch Weichenkurven) stattfindet, und demnach die ungeminderte Fahrgeschwindigkeit beibehalten werden darf.

40. Wie unter b) (Signaltafel I) dargestellt, erscheint das Signal 8, wenn über nicht centralisirte Spitzweichen oder über Ablenkungen aus dem Hauptgeleise (Weichenkurven) gefahren wird und also die auf der freien Strecke zulässige Fahrgeschwindigkeit entsprechend gemindert werden muß.

41. Auf jenen Stationen, auf welchen zur Zeit noch eine roth-weiße Scheibe am Maste als Einfahrts- oder als Perronsignal aufgestellt ist, wird Signal 8 b wie in Signaltafel I für Scheibensignale vorgesehen, gegeben.

A. Einfahrtssignale.

42. Für jede in einen Bahnhof oder eine Haltestelle einlaufende Bahnlinie ist ein Signalmast aufgestellt, welcher die Station gegen die freie Strecke abgrenzt. Ein solcher Abschlußmast findet auch vor Haltepunkten nach Bedürfniß Anwendung.

43. Die Einfahrtssignale können auch innerhalb der Station wiederholt werden — Nachahmungs- oder Wiederholungssignale — wenn es nöthig erscheint, die Signale am Abschlußmast dem Stationspersonale erkennbar zu machen und ein unmittelbares Erkennen derselben durch große Entfernung oder zwischenliegende Hindernisse unmöglich gemacht oder stark erschwert wird. Die Abschluß- und Nachahmungssignale werden dann in der Regel derartig bedient, daß die Signalstellung sich an beiden gleichzeitig ändert.

44. Sofern dem Signalgeber nicht zugleich die Regelung und Ueberwachung des Ganges der Züge übertragen ist, hat er das Signal „Fahrt frei“ für jeden Zug und jede einzelne Lokomotive nicht früher zu geben, als bis ihm von dem dienstthuenden Stationsbeamten auf elektrischem oder sonstigem Wege besonderer Auftrag ertheilt ist.

45. Das Signal „Halt" ist wieder herzustellen:
a) sobald der Signalgeber auf dem Fahrgeleise ein Hinderniß bemerkt;
b) sobald er vom dienstthuenden Stationsbeamten besonderen Auftrag dazu erhält;
c) sobald das mit dem Schlußsignal versehene Fahrzeug hinter dem Abschlußmast zum Stehen gekommen oder aber bis zu einer bestimmten, für jeden Einfahrtsweg besonders festzusetzenden Stelle gelangt ist.

B. Perronsignale.

46. Perronsignale am Signalmaste (Signaltafel II) zunächst dem Betriebs-Hauptgebäude haben den Zweck, einem zur Einfahrt eingelassenen Zug oder einer einzelnen Lokomotive das Haltzeichen, das Zeichen zur freien Durch- bezw. Weiterfahrt oder auch die Erlaubniß zu geben, bis zum gewöhnlichen Anhalteplatz in der Station vorzufahren.

47. Die Signale „Halt" und „Freie (Durch- oder Weiter-)Fahrt" werden mit den Perronflügelsignalen, wie bei Signal 7, 8a und 8b dargestellt, gegeben.

Außerdem ist denjenigen Zügen, welche fahrplanmäßig bezw. „nach Bedarf" in der Station anhalten, das optische „Ruhesignal am Signalmast zu geben.

Dieses Signal bedeutet, daß der fahrplanmäßig, bezw. „nach Bedarf" anhaltende Zug bis zu dem gewöhnlichen Anhalteplatz in der Station vorzufahren hat.

48. Finden Schnellzüge in Folge einer Ueberholungsverlegung und der dadurch veränderten Zugsfolge auf einer Haltestelle, weil fahrplanmäßig ein Zug erwartet wird, der nach dem Fahrdienstbuche anzuhalten hätte, dieses „Ruhesignal", so bildet dasselbe für sie kein Fahrthinderniß.*

49. Das Perronsignal muß ständig auf „Halt" stehen und darf nicht früher als 10 Minuten vor Ankunft derjenigen Züge, welche entweder fahrplanmäßig bezw. „nach Bedarf" in der Station zu halten haben oder ohne Anhalten durchfahren können, umgestellt werden. Das Haltsignal ist aber

---

* Es sind dies solche Haltestellen, welche nicht mit Apparaten versehen sind, und infolge dessen von der Ueberholungsverlegung nicht verständigt werden können. Anders wäre der Fall gelagert, wenn ein Schnellzug ohne stattgehabte Ueberholungsverlegung auf einer Haltestelle das Ruhesignal finden würde. Einem Schnellzug kann bei gewöhnlichem, d. h. ordnungsmäßigem Zugsverkehr das Ruhesignal signalmäßig auf einer Nichthaltestation gar nicht gegeben werden; er kann nur Halte- oder Fahrtstellung bekommen. Sollte er nun gleichwohl auf einer Nichthaltestation oder auf einer Haltestelle das Ruhesignal antreffen, so müßte der Zug anhalten und sich erkundigen, was mit dieser Signalstellung zum Ausdruck gebracht werden wollte.

für jene Züge zu geben, bezw. zu belassen, welche weder fahrplanmäßig noch nach Bedarf (im verkehrsdienstlichen Sinne) an der Station anzuhalten haben, aber ausnahmsweise aus irgend einem (betriebsdienstlichen) Grunde anhalten sollen.*

50. Bei Einfahrt in Stationen, in welchen das Perronsignal waagrechte Stellung des Armes oder rothes Licht zeigt, haben alle Züge, wie bei jedem Haltsignale am Signalmaste, unbedingt vor diesem Signale anzuhalten, sind aber dann nach Entfernung des Haltsignals und Geben des „Ruhesignals" (Ziff. 47) im Rangirwege bis zum gewöhnlichen Anhalteplatz vorzuführen.**

51. Bei Einfahrt in Stationen mit Perron-Scheiben haben die Züge nicht, wie dies bei allen anderen Mast-Haltsignalen unbedingt geschehen muß, vor dem auf „Halt" gestellten oder das rothe Licht zeigenden Perronsignal anzuhalten, sondern bis zu dem gewöhnlichen Halteplatz in der Station vorzufahren. Das Perron-Scheibensignal ist daher in der Haltstellung für alle Züge zu belassen, welche in der Station fahrplanmäßig, „nach Bedarf" oder aus irgend einem anderen Grunde anzuhalten haben. In diesen Stationen kann das unter Ziffer 47 beschriebene optische „Ruhesignal" nicht zur Anwendung kommen.

C. Ausfahrtssignale.

52. Die Ausfahrtssignale (Signaltafel II) haben zunächst den Zweck, die richtige Stellung der am Ende der Station liegenden Weichen anzuzeigen, indem sie in entsprechender Abhängigkeit von der Stellung mindestens der Spitzweichen gebracht sind

53. Sind zwei oder mehr Geleise zur Ausfahrt von Zügen in gleicher Richtung bestimmt, so ist, wenn überhaupt Ausfahrtssignale zur Anwendung kommen, in der Regel für jedes Ausfahrtsgeleise ein besonderes Ausfahrtssignal vorhanden.

---

* Wenn ein Zug ohne fahrplanmäßigen Aufenthalt ausnahmsweise anhalten muß, um ein Signal auf- oder abzunehmen oder um einen Wagen einzustellen, so muß einem solchen Zuge das Haltezeichen gegeben werden.

** Bei Kreuzungen muß das Haltezeichen für beide Züge so lange stehen, bis ein Zug vollständig eingefahren und innerhalb der Kreuzungspfähle **geborgen** ist. Wenn dies geschehen, kann für den Gegenzug die Ruhe- bezw. die Fahrtstellung gegeben werden, wenn nicht aus einem anderen Grunde das Haltezeichen zu belassen ist.

Gemäß G. D. E. 115258 v. 15. XI. 92 ist für Züge, welche vor dem Perronsignal halten mußten, bei der Weiterfahrt die Haltestellung in die Ruhestellung umzuwandeln.

54. Sofern dem Signalgeber nicht zugleich die Regelung und Ueberwachung des Ganges der Züge übertragen ist, hat er das Signal „Fahrt frei" nicht früher zu geben, als bis ihm von dem dienstthuenden Stationsbeamten auf elektrischem oder sonstigem Wege besonderer Auftrag ertheilt ist.

55. Das Signal „Halt" ist wieder herzustellen:
 a) sobald der Signalgeber auf dem Fahrgeleise ein Hinderniß bemerkt;
 b) sobald er vom dienstthuenden Beamten besonderen Auftrag dazu erhält;
 c) sobald das mit dem Schlußsignal versehene Fahrzeug bis zu einer bestimmten für jeden Bezirk besonders festzusetzenden Stelle gelangt ist.

D. Blocksignale.

56. Blockstationen sind Signalposten, welche zwischen zwei Stationen ausschließlich zum Zwecke schnellerer Zugsfolge und erhöhter Fahrsicherheit auf freier Strecke bei einem Bahnwärterposten errichtet sind. Sie sollen dem Lokomotivführer anzeigen, ob die nächstfolgende Blockstrecke frei ist oder nicht.

57. Das Signal 8a oder 8b „Fahrt frei" (mit ungeminderter oder geminderter Geschwindigkeit) kann, falls der Signalhebel unter Blockverschluß der nächstfolgenden Betriebsstation steht, nur nach Freigabe dieses Hebels hergestellt werden; andernfalls darf dies nur geschehen, nachdem das Eintreffen des vorhergegangenen Zuges auf der nächstfolgenden Betriebsstation von dort zurückgemeldet ist.

58. Das Signal „Halt" ist unverzüglich wieder herzustellen, sobald das mit dem Schlußsignal versehene Fahrzeug bis zu einer bestimmten, für jede Blockstation besonders festzusetzenden Stelle gelangt ist.

E. Deckungssignale.

59. Um in Bahnhöfen Punkte zu bezeichnen, über welche hinaus Rangirfahrten zeitweise verboten sind, werden rechts neben dem bezüglichen Geleise besondere Geleisesperr-Laternen (Signaltafel I) aufgestellt, mit welchen folgende Signale gegeben werden:

7a) „Fahrt gesperrt": Die volle runde Laternenscheibe mit weißer Fläche, bezw. weißem Licht und in der Mitte waagrechtem schwarzen, bezw. dunklem Striche, dem Zuge zugekehrt;

8c) „Fahrt frei": Die schmale Fläche der Laterne, schwarz bezw. geblendet, mit einem viereckigen weißen Flecke bezw. Lichte in der Mitte, dem Zuge zugekehrt.

Zu Signal 9—12.

60. Die Signale 9—12 kommen bei den bayerischen Staatseisenbahnen nicht zur Anwendung. Auf größeren Stationen sind zwar zur Zeit noch Einfahrts-Signalmaste mit zwei oder mehr Flügeln übereinander im Gebrauche. Dies sind aber keine eigentlichen Ablenkungssignale, sondern es soll durch die einzelnen Flügel oder Flügelpaare nur die betreffende Bahnlinie bezeichnet werden; für welche Linien die einzelnen Flügel Geltung haben, muß dem Personale besonders bekannt gegeben werden. (Vergleiche jedoch Signal 14a.)

Zu IV.

61. Das Einfahrtsvorsignal steht in zwangsläufiger Verbindung mit dem Einfahrtssperrsignale, während das Ausfahrtsvorsignal gesondert bewegt wird und dessen Fahrtstellung die Fahrtstellung sowohl des Ein- als Ausfahrtssperrsignales bedingt.

Zu Signal 13.

62. Entsprechend der Bedeutung der Vorsignale haben die Züge nicht bei dem Vorsignale zu halten, wenn es das Signal 13 zeigt, sondern müssen bis zum Einfahrtssperrsignalmast vorfahren.

Zu V.

63. Die Signallaterne auf dem Ausleger des Wasserkrahnes gibt die Signale 15 und 16 stets nach beiden Richtungen.

Zu VI.

64. Bei den außer den Formsignalen noch bestehenden Weichen-Farbsignalen müssen diese bei Benützung des Abzweiggeleises dem Zuge die breite grün-weiße Fläche der Signalscheibe, bezw. grünes Licht der Signallaterne zeigen.

65. In Hauptfahrgeleisen gelegene Weichen müssen, wenn sie auf Seitengeleise gerichtet sind, welche von Zügen — Rangirzüge ausgenommen — nicht befahren werden dürfen, soferne ihre Stellung nicht mit Mastsignalen in Abhängigkeit gebracht ist, dem entgegenkommenden Zuge das Signal „Halt", sohin die breite roth-weiße Fläche der Signalscheibe, bezw. rothes Licht der Signallaterne zeigen.

Markirpfähle.

66. Vor Durchkreuzungen und dem Zusammenlaufen von Geleisen stehen kleine in den Boden geschlagene roth und weiß an-

gestrichene Pfähle, Markirpfähle oder Kreuzungspflöcke genannt, über welche kein Bahnfahrzeug sich hinausbewegen darf, sondern stehen bleiben muß, wenn auf dem Ausweich-Kreuzungs- oder Nachbargeleise ein anderes Bahnfahrzeug vorüberbewegt werden soll, ohne ersteres zu streifen. Die Markirpfähle können auch durch Halbkugeln, welche über Bahnkörper hervorragen, oder durch auf dem Bahnkörper liegende weiß angestrichene Querschwellen ersetzt sein.

Zu VII.

Zu Signal 17a.

67. Die Rangirmaschinen haben bei Tag kein Signal; bei Dunkelheit tragen sie an der Kaminseite zwei weiße Lichter und ein blaues Licht; an ihrer Rückseite, bezw. an der Rückseite des Tenders ein weiß- und eine blauleuchtende Laterne; letztere ist auf der Heizerseite, erstere auf der Führerseite anzubringen.

Zu Signal 17b.

68. Dieses Signal soll dem Streckenpersonale andeuten, daß der Zug oder eine Lokomotive berechtigter Weise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt. Die zwei rothleuchtenden Laternen kommen an Stelle der beiden weißleuchtenden, bezw. werden letztere roth geblendet.

Zu Signal 17c.

69. Dieses Signal hat den Zweck, auf eingeleisigen Bahnstrecken den Bahnwärtern anzuzeigen, daß ein (nach dem Fahrplan oder nach besonderer Bekanntgabe nicht zu erwartender) Zug oder eine Lokomotive berechtigt ist, die Strecke zu durchfahren.

Auf Doppelbahnen kommt das Signal 17c nicht zur Anwendung.

70. Bei Kreuzungsverlegung hat der vorfahrende Zug das Signal 17c von der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation bis zu der Station, wohin die Kreuzung verlegt ist, zu nehmen.

71. Unter unangesagten Sonderzügen sind Züge zu verstehen, welche den Bahnwärtern weder schriftlich noch mündlich, noch durch die Signale 19 oder 20 der unmittelbar vorher verkehrenden Züge, sondern nur durch die elektrischen Läutwerke (Abläuten) angemeldet werden können.

Zu Signal 18.

72. Bei Dunkelheit ist als Schlußzeichen außer der roth-weißen Scheibe an beiden Seiten des letzten Wagens je eine nach vorn grün, nach rückwärts roth leuchtende Laterne, und zwar ganz hinten, wenn nöthig durch besonders anzuschraubende Laternenstützen anzubringen, damit von den Wärtern auch in Bahnkrümmungen die beiden Rücklichter gesehen werden können. Sogenannte Oberwagenlaternen werden zur Zeit nicht angewendet.

73. Bei Ueberholungen während der Dunkelheit sind die Schlußlaternen an dem zu überholenden Zuge vorübergehend zu beseitigen (oder zu bedecken), sobald derselbe im Ueberholungsgeleise geborgen und die Fahrbahn für den überholenden Zug frei ist.

74. Einzelne Fahrzeuge (Draisinen, Rollwagen u. dergl.), welche sich bei Dunkelheit auf freier Bahn befinden, oder in den Stationen außerhalb ihrer bestimmten Hinterstellungsgeleise stehen oder bewegt werden, müssen auf eingeleisigen Strecken mit einer nach vorn und nach hinten roth leuchtenden Laterne, auf Doppelbahnen mit einer in der Fahrtrichtung des benützten Geleises nach vorwärts weiß, nach rückwärts roth leuchtenden Laterne versehen sein.

75. Einzeln fahrende Lokomotiven, welche im Uebrigen bezüglich der Signalisirung wie Züge zu behandeln sind, tragen bei Dunkelheit als Schlußsignal nur eine rothe Laterne.*

Zu Signal 19 und 20.

76. Die Anbringung der Scheiben an die Seiten des letzten Wagens ist ausgeschlossen. Bei Dunkelheit ist Signal 19 durch die rechtseitige Schlußlaterne, welche grünes Licht zu zeigen hat, zu geben.

77. Ist Signal 20 ausnahmsweise an einem Zuge zu geben, bei dem die Lokomotive mit dem Tender voran oder am Schlusse des Zuges fährt, so ist die grüne Scheibe bezw. grüne Laterne vorne am Tender oder am ersten Fahrzeuge des Zuges anzubringen.

78. Die Signale 19 oder 20 sind stets von jenem Zuge (die Züge Allerhöchster Herrschaften nicht ausgenommen) zu geben, welcher zuletzt vor dem Sonderzuge die betreffende Strecke in derselben bezw. entgegengesetzter Richtung befährt. Auf Doppelbahnen werden Sonderzüge ausschließlich durch die in der

* Wenn einzeln fahrende Lokomotiven einen nachfolgenden Sonderzug zu signalisiren haben, so tritt an Stelle der rothen Schlußlaterne eine grüne.

gleichen Richtung wie sie selbst verkehrenden Züge also nur durch Signal 19 signalisirt

79. Bei Hilfsmaschinen und Hilfszügen hat die Signalisirung durch die vorher verkehrenden Züge mittelst der Signale 19 und 20 zu unterbleiben; diese Fahrten werden lediglich durch das von den betreffenden Fahrzeugen selbst zu tragende Signal 17c signalisirt.*

Zu Signal 21.

80. Eine weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive. Scheiben an jeder Seite des Zuges werden nicht angewendet.**

Zu VIII.

Zu Signal 23.

81. Das Achtungssignal mit der Dampfpfeife wird gegeben, nachdem der Zugführer (Oberconducteur) mit Signal 27 die

---

* Es ist selbstredend, daß das Signal 17c von Hilfsmaschinen nur auf eingeleisiger Strecke geführt wird.

** In den Bestimmungen der Fahrdienst-Instruktion ist durchgängig der Standpunkt festgehalten, daß der Abfertigungsbeamte berufen ist, den Vollzug der bezüglich des Fahr- und Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften ohne Ausnahme zu überwachen und, wo nöthig, durch entsprechende Anordnungen zu sichern, und ist ihm dies in den §§ 85 und 87 ausdrücklich zur Pflicht gemacht.

Ein wesentlicher Theil dieser Vorschriften aber sind jene der Signalordnung.

Zur sichern Durchführung derselben ist, soweit sie sich auf die von den Zügen zu tragenden Signale beziehen, bestimmt, daß die Züge zum Aufstecken und Abnehmen dieser Signale in den Stationen anzuhalten haben (§ 626 Abs. 1 lit. e der Fahrdienstinstruktion).

Gemäß Signalordnung Seite 27 Ziffer 49 ist das Haltsignal für jene Züge zu geben bezw. zu belassen, welche weder fahrplanmäßig noch nach Bedarf (im verkehrdienstlichen Sinne) an der Station anzuhalten haben, aber ausnahmsweise aus irgend einem (betriebsdienstlichen) Grunde anhalten sollen.

Aus diesen beiden Vorschriften ergiebt sich von selbst, daß in jenen Stationen, in welchen ein Zug ein Signal aufzustecken oder abzunehmen und daher anzuhalten hat, für diesen das Haltezeichen stehen muß. (Ausgenommen hiervon sind nur die Orientzüge. Bei diesem kann, wenn der Schlußwagen ein Gallerieawagen ist, Signal 19 während der Fahrt aufgenommen worden. G. D. E. 2962 v. 15. I. 88.)

Hiefür zu sorgen, zählt zu den Obliegenheiten des Stationsvorstandes, bezw. des Abfertigungsbeamten. Es ist daher auch dessen Sache, sich, sobald er Kenntniß von dem Verkehren eines seine Station berührenden außergewöhnlichen Zuges oder Maschine erhält, über die Signalisirung desselben zu unterrichten und gegebenen Falles die nöthigen Anordnungen zum Stellen der betheiligten fahrplanmäßigen Züge zu treffen.

Von dieser Verpflichtung können die Stationsbeamten nicht entbunden werden; denn den Vollzug der vorgeschriebenen Signale lediglich dem Zugspersonale zu überlassen, bietet nicht die genügende Sicherheit für denselben, ganz abgesehen davon, daß auch ein Uebersehen der betreffenden Anordnung seitens der Aufsichtsstation nicht ausgeschlossen ist, in welchem Falle die betheiligte Zwischenstation berufen wäre, dasselbe ihrerseits durch Nachholen des Befehles zu bessern. G. D. E. 2171 v. 14. I. 90.

Abfahrtserlaubniß ertheilt hat, vor Abgang eines jeden Zuges, sowie in den Fällen, in denen es nöthig erscheint, vor Gefahr zu warnen oder die Aufmerksamkeit des Zugs- oder Bahnpersonals zu erregen, also beispielsweise vor der Einfahrt in Tunnels, lange Einschnitte, Bahnkrümmungen, wo die Bahn sich nicht auf die nöthige Entfernung übersehen läßt, u. s. w.

82. Ebenso ist das Achtungssignal vor Ingangsetzung einzelner Lokomotiven, oder von Lokomotiven bewegter Zugstheile sowohl auf Fahrt als bei Rangirbewegungen abzugeben.

Zu Signal 24b.

83. Wenn das Anhalten aus irgend einem Grunde mit möglichster Beschleunigung erfolgen soll, so hat der Lokomotivführer (soferne er nicht selbst in der Lage ist, den ganzen Zug zu bremsen) das Signal 24b mehrmals hintereinander mit kurzen Unterbrechungen als sogenanntes „Nothsignal“ zu geben, worauf alle Bremsen sofort vollständig zu schließen sind.

Zu Signal 26 und 27.

84 Die Signale 26 und 27 hat der Zugführer (Oberconducteur) zu geben, und zwar das Signal 27, sobald der dienstthuende Abfertigungsbeamte die Abfahrtserlaubniß (mündlich) ertheilt hat. Ein Abläuten mit der Stationsglocke findet nicht mehr statt.

85. Zur Verständigung des Lokomotivführers und des Bremspersonales, daß der Zug die nächste Haltestelle (an welcher nur nach Bedarf anzuhalten ist), falls kein Haltzeichen steht, durchfahren darf, hat der Zugführer (Oberconducteur) während des Abpfeifens bei Tage mit dem Arme, bei Dunkelheit mit der Laterne senkrecht zu winken.

Soll dagegen an der Haltestelle angehalten werden, so hat der Zugführer während des Abpfeifens bei Tage mit dem Arme, bei Dunkelheit mit der Laterne einen Halbkreis über seinem Kopfe zu beschreiben.*

* Das Signal 26 ist vom Oberconducteur bei Personen- und Güterzügen in jedem Falle zu geben, wenn eine besondere Aufforderung zur Einnahme der Plätze durch das Personal nöthig erscheint, bei Güterzügen somit jedesmal, wenn das Wagenwärterpersonal veranlaßt war, seine Plätze auf den Bremswagen zu verlassen. Auf Stationen mit längerem Zugsaufenthalt und auf den Zugsausgangsstationen ist das Signal 26 durch den Oberconducteur etwa 2 Minuten vor der Abfahrt nach vollzogener Bremsprobe und nach Fertigstellung des Zuges zu geben. Das Lokomotivpersonal hat den Signalen 26 und 27 des Oberconducteurs besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und darf nur auf das vom Oberconducteur unter gleichzeitigem Zuwinken mit der Hand bezw. mit der Laterne gegebene Signal 27 das Achtungssignal (Signal 23) mit der Dampfpfeife geben und unmittelbar darauf, wenn kein Fahrthinderniß

Zu IX.

86. Die Signale 28 und 28a bedeuten: „die Lokomotive soll eine Anzahl Wagen ziehen"; die Signale 29 und 29a dagegen: „die Lokomotive soll eine Anzahl Wagen schieben." Es ist dabei gleichgültig, ob die Maschine mit der vorderen oder hinteren Stirnseite an den zu bewegenden Wagen steht.

87. Für eine einzelne Lokomotive ist das Signal 28 oder 28a zu geben, wenn die Fahrt mit dem Kamin voran und Signal 29 und 29a, wenn sie in entgegengesetzter Richtung erfolgen soll. In zweifelhaften Fällen hat der Rangirer dem Lokomotivführer die Fahrtrichtung mündlich zu bezeichnen.

88. Die Rangirsignale mit der Mundpfeife oder Horn und diejenigen mit dem Arme sind vom Rangirer stets zugleich zu geben.

89. Sonstige Signale:

a) Rothe Fahnen, bei Dunkelheit rothe Laternen, werden dann an Wagen angebracht, wenn dieselben nicht in Bewegung gesetzt werden dürfen, weil sie unbrauchbar sind, oder weil sich Arbeiter unter ihnen befinden.

b) Grüne Fahnen an den Bahnpostwagen während des Stillstandes auf Rangir-Stationen bedeuten, daß sich Beamte in den Wagen befinden und beim Rangiren größte Vorsicht anzuwenden ist.

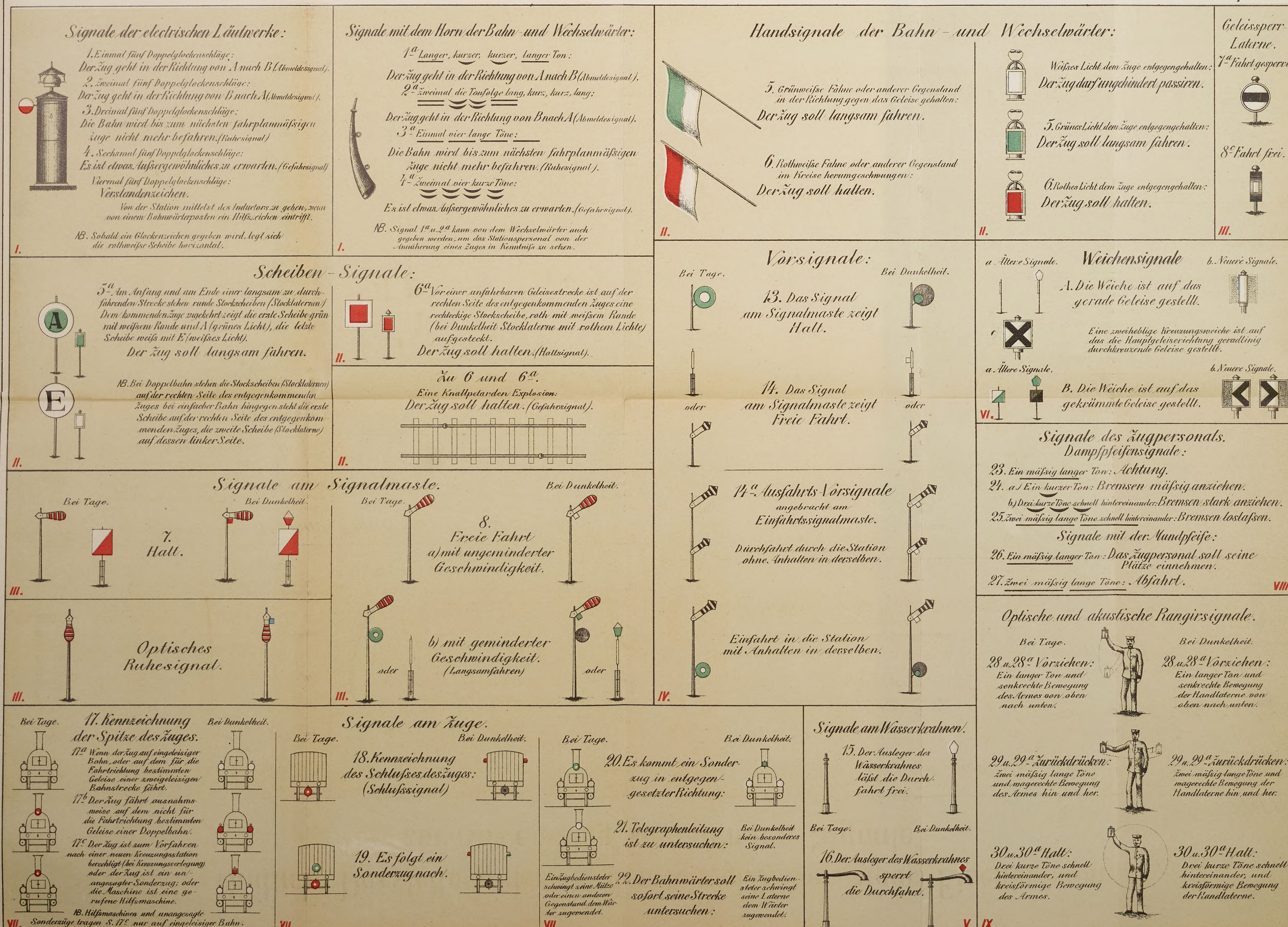
c) Roth-weiße Scheiben an den Drehscheiben und Bodenwagen bedeuten, wenn sie die Fläche zeigen, daß die Drehscheibe verstellt und die Bodenwaage aufgezogen ist und nicht befahren werden darf. Zeigen sie dagegen die Schneide, so bedeutet dies, daß das Befahren stattfinden kann.

---

mehr besteht, den Zug in Bewegung setzen. Die Abfahrtserlaubniß ist vom Abfertigungsbeamten dem Oberconducteur mündlich in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise und bedingungslos zu ertheilen. Es ist also beispielsweise unstatthaft, bei Kreuzungen die Abfahrtserlaubniß zu ertheilen mit den Worten: „Sie können ab, wenn der Gegenzug eingetroffen ist"; der Abfertigungsbeamte ist für die gesicherte Ausfahrt verantwortlich und hat daher erst die Erlaubniß — ohne Bedingung — zu geben, wenn er Gewißheit hat, daß der Gegenzug ungetrennt eingetroffen und die Ausfahrt frei ist. Die Erlaubniß zur Abfahrt ist durch den deutlichen Zuruf „Zug Nr. . . . . ab" zu geben. Um eine zweifellose, sichere gegenseitige Verständigung zu ermöglichen, haben Oberconducteur und Abfertigungs-Beamter in steter gegenseitiger Fühlung zu bleiben und hat sich letzterer möglichst in der Nähe des Zuges bezw. Dienstwagens aufzuhalten, sowie die Abfertigung thunlichst am Zuge zu bethätigen. (In diesem Sinne sind von den Oberbahnämtern erläuternde Bestimmungen zur Signalordnung erlassen worden.)

Bildliche Darstellung der auf den Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Signale.

Tafel I.



Lith. Kohler & Co, MÜNCHEN.

Bildliche Darstellung der auf den Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Signale.

Tafel II.



* Einfahrts-Spersignale der entgegengesetzten Fahrtrichtung, von Innen gesehen.
\+ Von dieser Richtung wird, wie aus Zeichnung zu ersehen, Spitzweiche befahren.

Lith. Kohler & Cº, MÜNCHEN.

Fahrdienst.

Wie soll die Bahn beschaffen sein?

Die Bahn soll stets in fahr- und benützbarem Zustande sein, und wird ein solcher insolange angenommen, als nicht die Unfahrbarkeit besonders angezeigt oder durch die vorgeschriebenen Signale bezeichnet ist.

Wem obliegt die Fürsorge zur Instandhaltung der Bahn?

Den Staatsbahn-Ingenieuren und Bahnmeistern. Dann auch dem unterstellten Hilfspersonale (Wechselwärter, Bahnwärter, Ablösewärter, ständiges Arbeiterpersonal).

Was hat zur Sicherung des Signal- und Bahnbewachungs-Dienstes auf den Strecken besonders zu geschehen?

Die Staatsbahn-Ingenieure haben beim Beginn einer jeden Fahrordnung unter Festsetzung einer genauen Diensteintheilung zu bestimmen, in welcher Weise die Bahnwärter die Controltafeln aufzuhängen haben, sowie während welcher Zeit sie ihre Strecke verlassen dürfen

Wer ist von dieser Anordnung in Kenntniß zu setzen?

Die vorgesetzten k. Oberbahnämter und die betheiligten Stationsvorstände.

Unter welcher Voraussetzung darf der Bahnmeister die Station, an welcher er wohnt, verlassen?

Der Bahnmeister darf die Station, an welcher er wohnt, nicht verlassen, ohne daß der Stationsvorstand Kenntniß erhält, wo er nöthigenfalls zu finden ist.

(Auf Dienstreisen hat er auch die Zwischenstationen über sein Reiseziel zu unterrichten.)

Was ist in Bezug auf Bahnreparatur besonders zu beachten?

Der Bahnmeister hat größere Unterhaltungsarbeiten, durch welche die Bahn zeitweise unfahrbar wird, mit der beiläufigen Dauer der Arbeiten denjenigen beiden mit Ausweichegeleisen versehenen Stationen, zwischen denen die ausbesserungsbedürftige Stelle sich befindet, anzuzeigen.*

* Mit Vorsicht zu befahrende Strecken sind durch den Staatsbahningenieur der Anfangs- und Endstation, sowie den zwischenliegenden Aufsichtsstationen der betr. Strecke durch den Bahnmeister den beiden Nachbarstationen bekannt zu geben. (Ausschreiben O. B. A. München 12741 v. 5. II. 91.)

Die Vorstände dieser Stationen sind verpflichtet, den Ober-Conducteuren der Züge, welche die betreffende Strecke zu durchfahren haben, hievon unter Vortrag auf dem Fahrberichte Mittheilung zu machen, und diese haben die Lokomotivführer hievon zu verständigen.*

Bei Unterhaltungsarbeiten, welche mehr als einen Tag in Anspruch nehmen, ist nicht nur der Beginn, sondern auch die Vollendung derselben durch den Bahnmeister den nächsten Stationen anzuzeigen. (§§ 60 und 61 der F. D. J.)

Die Vorstände jener Stationen, zwischen denen eine größere Bahn-Unterhaltungsarbeit angesagt ist, sind verpflichtet, bei Unregelmäßigkeiten im Fahrdienst hierauf die nöthige Rücksicht zu nehmen, bei dem Abgange einer Draisine oder eines Rollwagens deren Begleiter von der Unterhaltungsarbeit zu unterrichten, und dürfen unter keiner Voraussetzung einen nicht fahrplanmäßigen Zug oder eine leere Maschine nach der Richtung der auszubessernden Strecke abgehen lassen, ohne das Zugpersonal hievon zu verständigen. (§ 72 d. F. D. J.)

Welches ist die Aufgabe eines Stationsvorstandes in Bezug auf den Fahrdienst?

Der gesammte Fahr- und Betriebsdienst auf den Stationen geschieht unter Aufsicht und Verantwortlichkeit des Stationsvorstandes oder seines Stellvertreters.

Der Stationsvorstand hat alle die zur Erhaltung der Fahrsicherheit nöthigen Anordnungen zu treffen und den Vollzug zu überwachen und etwaige Außerachtlassungen innerhalb der ihm eingeräumten Strafbefugniß zu beahnden, oder zur Anzeige zu bringen.** (§ 85—87 der F. D. J.)

---

* Schnellzüge, welche an der einer Reparatur- oder Umbaustelle zunächst gelegenen Station fahrplanmäßig nicht anhalten, sollen thunlichst auf jener vorliegenden Station, an welcher genügender fahrplanmäßiger Aufenthalt gegeben ist, entsprechend verständigt werden. (G. D. E. vom 8 August 1892 Nr. 74059.)

** Insbesondere haben die Stationsvorstände auch dafür zu sorgen, daß vorzunehmende Aenderungen in den Fahrplanbehelfen von dem betheiligten Personale genau vollzogen bezw. der Vollzug genau überwacht wird.

Ebenso haben die Stationsvorstände ihr specielles Augenmerk darauf zu wenden, daß das Personal sich mit dem Fahrplane und den Fahrdienstvorschriften genau vertraut macht und sich durch zeitweise Prüfungen hievon zu überzeugen.

Bei Stationen mit größerem Personale ist es angezeigt, wenn eigene Unterrichtskurse zur Unterweisung und Ausbildung des Personals durch hiezu geeignete Beamte eingerichtet werden.

Wie weit erstreckt sich dieser Wirkungskreis eines Stationsvorstandes?

In der Regel nur auf den Dienst der Station selbst. Nur den Vorständen der Aufsichtsstationen sind bezüglich der Ueberwachung des Fahrdienstes bis zur nächsten Aufsichtsstation bestimmte Pflichten und Befugnisse zugewiesen, indem dieselben den Verkehr der Züge ständig zu beobachten, desfallsige Unregelmäßigkeiten zu beahnden, eventuell zur Anzeige zu bringen und die etwa sofort nothwendigen Anordnungen, insbesondere bezüglich der Kreuzungsverlegungen nach den hierüber speciell geltenden Bestimmungen zu treffen haben. (§ 88 der F. D. J.)

Welche speciellen Verpflichtungen haben die Stationsvorstände hinsichtlich der ihnen im Fahrdienst zukommenden Aufgabe?

Die Stationsvorstände und ihre Stellvertreter sind verpflichtet, den ihnen bezüglich des Stations- und Fahrdienstes obliegenden Pflichten persönlich nachzukommen und darf eine Uebertragung dieser Funktion an andere Bedienstete nur mit höherer Genehmigung stattfinden. (§ 91 der F. D. J.)

Welche dienstlichen Obliegenheiten fallen den Zugabfertigungs-Beamten bezw. den als solche funktionirenden Stationsvorständen zu?

Die Abfertigungsbeamten müssen bei allen Zügen, also auch bei den die Station ohne Anhalten passirenden, am Perron anwesend sein, um die Zugssignale und etwaige Unregelmäßigkeiten zu beobachten und gegebenen Falls sofort die nöthigen Maßnahmen treffen zu können.

Bei größeren Stationen gehört zu den Obliegenheiten der Abfertigungsbeamten außer der Regelung und Abfertigung der Züge insbesondere auch die Ueberwachung der Stationsmeister und des Rangirdienstes, sowie die Controle richtiger Zugszusammenstellung und des pünktlichen Vollzuges der Bestimmungen der Fahrdienst-Instruktion durch das gesammte Personal. (§ 91 d. F. D. J.)

Auf Zugsausgangsstationen ist es Pflicht der Stationsvorstände bezw. der Abfertigungsbeamten bei kalter Jahreszeit sich von der Temperatur in den Personenwagen, zu überzeugen und event. ein Vorwärmen zu veranlassen, damit der normirte Wärmegrad von + 12° R.* vor Zugsabgang möglichst erreicht werden kann. Zur Vorwärmung der Wagen eines Zuges muß die Lokomotive, resp. der Heizwagenkessel, je nach der äußeren Temperatur, 30—45 Minuten vor Abfahrtszeit mit genügender Dampfspannung versehen,

* Nach D. V. 92 v. J. 1893 genügen 8° R.

zur Dampfabgabe am Zuge stehen. Für die rechtzeitige Vorlegung der Lokomotive vor die Züge sind die Stationsmeister (Stationsvorstände) verantwortlich.

Zur Erkennung der Temperatur sind in den Dienst-Coupés Thermometer angebracht. (Siehe Anleitung zur Beheizung der Personenwagen mittelst Dampf.)

Bei sämmtlichen Zügen mit Personenbeförderung, gleichviel, ob dieselben in der Station anhalten oder dieselbe durchfahren, hat der diensthabende Beamte in blautuchenem, geschlossenen Uniformsrocke, dunkler Hose und rother Mütze auf dem Perron zu verweilen, um die Zugssignale und allenfallsige Unregelmäßigkeiten zu beachten. Bei Tragen des Dienstmantels ist derselbe ebenfalls geschlossen zu halten; wird derselbe nur umgehängt, so ist darunter der Uniformsrock zu tragen.

Das Abläuten darf niemals einen Grund dafür bieten, daß der diensthabende Beamte bei Durchfahrt eines Zuges nicht am Perron anwesend ist. (G. D. E. vom 27. Juli 1889 Nr. 61651.)

Besondere Aufmerksamkeit haben die diensthabenden Beamten ferner darauf zu richten, daß die Stationsuhren stets richtig gehen. (G. D. E. vom 2. Juli 1889 Nr. 60415.)

Die diensthabenden Beamten haben ferner auf den Stationen, auf welchen zur Ausübung dieser Verpflichtungen keine Stationsmeister sich befinden, die Aufsicht über die rechtzeitige Anwesenheit der Wechselwärter an ihren Posten, sowie über die richtige Stellung der Wechsel und Signale vor Ankunft und Abfahrt der Züge auszuüben. (§ 96 bezw. 102 der F. D. J.)

Die diensthabenden Beamten haben auf eine möglichst rasche Bethätigung des bahn- wie postseitigen Ladegeschäftes, sowie thunlichst beschleunigte Abwicklung der etwa erforderlichen Rangirmanöver hinzuwirken und demgemäß namentlich dafür zu sorgen, daß die einzuladenden Gegenstände an den Zügen zweckentsprechend bereitgestellt werden. (G. D. E. vom 6. Nov. 1887 Nr. 90406, § 640 bezw. 642 der F. D. J.)

Auf Stationen, auf welchen nicht eigene Postbedienstete sich befinden bezw. anwesend sind und kein zweiter Beamter vorhanden ist, hat der diensthabende Beamte, wenn Eilgut oder Gepäck ein- oder ausgeladen werden muß, den Uebergabs- und Uebernahmsdienst am Postwagen selbst zu besorgen, während gleichzeitig der Stationsdiener sich mit dem Ein- und Ausladen der Eilgüter &c. zu befassen hat. (G. D. E. vom 13. Juni 1889 Nr. 54594 und vom 16. Juli 1889 Nr. 55196.)

Bei Zugs-Verspätungen haben die Abfertigungsbeamten dahin zu trachten, daß die Aufenthaltszeiten thunlichst gekürzt und dadurch eine Verminderung der Verspätung erzielt wird. Dies bedingt

vor Allem, daß die Einträge in die Fahrberichte am Zuge selbst bezw. im Dienstwagen vorgenommen und alle sonstigen auf die Zugsabfertigung wie auf den Gepäck- und Güterdienst Bezug habenden Geschäfte — soweit deren Erledigung am Zuge überhaupt möglich ist — stets am Zuge selbst bezw. im Dienstwagen erledigt werden. (§ 642 d. F. D. J. G. D. E. vom 24. August 1889 Nr. 77832, sowie vom 9. November 1892 Nr. 94530.)

Der diensthabende Beamte hat auch die Verpflichtung, die Leiter von Draisinen, Bahndienstwagen und Pferdeschlittenfahrten, die sich vor Abfahrt bei ihm zu melden haben, auf etwa zu beachtende Vorkommnisse ausdrücklich aufmerksam zu machen*, sich von der Möglichkeit ungehinderter Ausfahrt dieser Fahrzeuge zu vergewissern und demgemäß die Wechselwärter und das Rangirpersonal zu verständigen. In größeren Bahnhöfen sind die Aufsichts-Stationsmeister für die gesicherte Ausfahrt der Fahrzeuge selbstständig verantwortlich. (D. B. Nr. 15 vom 6. Febr. 1891.)

Erhält ein Schnellzug auf einer Zugausgangsstation eine Verspätung von 20 oder mehr Minuten, ein Personenzug eine solche von 30 oder mehr, so hat die Station, welche den Fahrbericht ausfertigt, an die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, Betriebsabtheilung, direkt kurze telegraphische Mittheilung unter Angabe der Verspätungsursache zu erstatten.

Entsteht die Verspätung erst unterwegs — sei es auf einmal oder durch das Zusammentreffen mehrerer kleiner Versäumnisse in den Stationen oder auf freier Strecke — so hat die nächste Aufsichtsstation die erwähnte Anzeige zu erstatten. (G. D. E. vom 28. März 1892 Nr. 32535.)

Die prompte Durchführung der mit 75 km Grundgeschwindigkeit fahrenden Schnellzüge bedingt, daß die Abfertigungsbeamten durch thätiges Eingreifen energisch dahin wirken, daß die Aufenthaltszeiten auf den Haltestationen nicht überschritten werden. (G. D. E. vom 20. Mai 1892 Nr. 47877.)

Die Abfertigungsbeamten der Hauptstationen haben besondere Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, daß an Tagen mit größerer Frequenz, wie an schönen Sonn- und Feiertagen, Markttagen, bei Festlichkeiten, Wallfahrten, Beurlaubungen, Ferien 2c., die Züge mit Personen- und eventuell Gepäckwagen entsprechend verstärkt werden und für Beistellung der etwa erforderlichen Vorspannmaschinen rechtzeitig Sorge getragen wird. Die Vorstände der Unterwegsstationen haben zu diesem Behufe die Aufsichtsstationen über die an einzelnen Tagen zu erwartende außergewöhnliche Frequenz thunlichst frühzeitig zu verständigen und falls besondere Anordnungen — wie die Einlegung von Sonderzügen — geboten

* Siehe Seite 24 Absatz 3.

erscheinen, auch dem k. Oberbahnamte rechtzeitig Anzeige zu erstatten. (§ 253 d. F. D. J., G. D. E. vom 29. August 1889 Nr. 66062.)

Bei Abhängen von Wagen am Schlusse der Züge haben die diensthabenden Beamten zunächst für deren Sicherung und dann für deren rechtzeitige Entfernung aus dem Fahrgeleise Sorge zu tragen. (D. B. 87 vom 29. Sept. 1893.)

Was hat zu geschehen, wenn an einer Station der Umfang des Dienstes die gleichzeitige Dienstleistung mehrerer Betriebsbeamten oder einen Wechsel derselben nothwendig macht?

Es ist eine Diensteintheilung aufzustellen, welche die Dauer und den Umfang des Dienstes jedes einzelnen Beamten ersehen läßt.

Außerdem ist auf diesen Stationen ein Dienstübergabsbuch resp. Vormerkungsbuch zu führen, in welches alle auf den Fahrdienst Bezug habenden außerordentlichen Anordnungen u. s. w., behufs genauen und rechtzeitigen Vollzugs jederzeit sogleich nach Bekanntwerden einzutragen sind. (§ 92 u. 93 d. F. D. J.)*

Wie lange müssen die Telegraphen-Apparate bedient sein?

Die Bahntelegraphen-Apparate müssen so lange bedient sein, als auf den Fahrdienst Bezug habende Depeschen eintreffen können. Es soll deshalb der Telegraphendienst beginnen, sobald der erste Zug in den Schließungskreis der auf der Station befindlichen Apparate eintrifft, und hat dieser Dienst erst dann zu enden, wenn der letzte Zug seine Endstation bezw. diejenige nachgelegene Station erreicht hat, von welcher aus die Hilfeleistung von der entgegengesetzten Richtung erfolgen soll.

Jedenfalls muß der Apparat so lange bedient sein, als dieses bezüglich der Aufgabe und Beförderung von Privatdepeschen nach den desfallsigen Bestimmungen nöthig ist. (§ 205 u. 206 der F. D. J.)

Wer ist im inneren bayer. Verkehre zum Aufgeben von Bahndepeschen berechtigt?

Zum Aufgeben von Bahndepeschen sind sämmtliche Beamte, die Bahnmeister und Ober-Conducteure bezw. deren Stellvertreter berechtigt. (§ 227 d. F. D. J.)

Was ist hinsichtlich der Unterzeichnung der Bahndepeschen zu beachten?

Jede Depesche muß von dem Aufgeber unterzeichnet sein und bleibt derselbe für den Inhalt verantwortlich.

* In diesem Dienstübergabsbuche dürften unter Anderen vorzutragen sein: Leitungsstörungen, Unbenutzbarkeit von Geleisen, Einstellung von Güter- und Ergänzungzügen, Verkehren von Sonderfahrten, Probezügen, Hilfsmaschinen, Zugsverspätungen u. s. w.

Die Unterzeichnung erfolgt entweder im Depeschenbuche oder wenn die Depesche auf ein besonderes Papier niedergeschrieben ist, auf diesem. (§§ 228 u. 229 d. F. D. I.)

Die Unterzeichnung hat jederzeit vor der Abtelegraphirung zu erfolgen. Es ist absolut unstatthaft, Depeschen im Namen des Stationsvorstandes bei dessen Abwesenheit oder ohne dessen vorherige Fertigung abzutelegraphiren.

Welche Mittheilungen dürfen durch Bahndepeschen gemacht werden?

Es dürfen nur solche Mittheilungen vermittelst Bahndepeschen gemacht werden, welche den Dienst anbelangen und auf anderem Wege nicht rechtzeitig eintreffen, so daß dadurch ihr Zweck verfehlt würde.

Die unentgeltliche Benützung des Bahntelegraphen zu Privatzwecken ist untersagt.

Für unnöthige oder rein private Depeschen wird die betreffende Taxe unter Umständen nachträglich von dem Depeschenaufgeber eingehoben. (§ 233—235 d. F. D. I.)*

Was hat zu geschehen, wenn eine Station gerufen wird, während ein Zug dort steht?

Wenn eine Station gerufen wird, während ein Zug dort steht, so ist sofort durch den Depeschenabnehmer dafür zu sorgen, daß der Zug nicht eher abfährt, bis Gewißheit besteht, daß die ankommende Depesche ihn nicht berührt. (§ 241 d. F. D. I.)

Welche Bestimmungen bestehen über den Diensttelegramm-Verkehr zwischen den Verwaltungen des deutschen Eisenbahnverbandes?

Den nachstehenden Bestimmungen ist der Diensttelegramm-Verkehr unterworfen, welcher die Linien mindestens zweier Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen berührt und in diesem Gebiete verbleibt.

Durchgehender und nachbarlicher Verkehr sind zu trennen.

---

* Die Benützung des Staatstelegraphen zu Urlaubs- und Dienstbefreiungsgesuchen ist unstatthaft. Für solche Telegramme werden, auch wenn sie von Behörden aufgegeben sind, die normalen Gebühren berechnet. Minist.-Entschl. vom 22. I. 1886 Nr. 4350 II. Bahndepeschen von einer Station zur nächsten sollen stets auf den Frischenapparaten gegeben werden (wenn solche neben den Omnibuslinien vorhanden sind), um eine zu starke Belegung der durchgehenden Linie hintanzuhalten.

A.

Im durchgehenden (d. h. in dem mindestens 3 Bahnen berührenden) Verkehre sind zum Aufgeben von Dienst-Telegrammen berechtigt:

1) Die Direktionen,
2) die oberen Betriebsbehörden und Betriebsbeamten,
3) die Verwaltungen der Hauptwerkstätten,
4) die Stationsvorstände in Angelegenheiten des Güter- und Gepäckverkehrs.

B.

Im nachbarlichen Verkehre sind zum Aufgeben von Diensttelegrammen außerdem berechtigt:

1) Die Maschinenverwaltungen,
2) die Wagencontrolen,
3) die Revisionsbureaus,
4) die Vorstände der Stationen und selbstständigen Güter- und Gepäckexpeditionen.

Die Telegramme sowohl ad A wie ad B sind als Dienstsache (B Bahnbetriebstelegramme) ausdrücklich zu bezeichnen und bedürfen zur Anerkennung ihrer Gebührenfreiheit durch die Telegraphenstationen des Stempels der aufgebenden Dienststelle, von welchem nur in dem Falle abzusehen ist, daß die Berechtigung des Aufgebers der Telegraphenstation gemäß Obigem nicht zweifelhaft ist. Aus der Unterschrift muß die aufgebende Dienststelle unzweifelhaft zu erkennen sein. Der bloße Name des Aufgebers ist nicht ausreichend. Dem Inhalte nach gelten als gebührenfrei zu befördernde Diensttelegramme solche, welche das Interesse einer Verwaltung unmittelbar betreffen, so auch Telegramme, welche sich auf verschlepptes Gut oder Reisegepäck beziehen, soferne die Verschleppung der Transportverwaltung zur Last fällt, während Telegramme aus Anlaß der Annahmeverweigerung von Fracht- und Eilgut von der gebührenfreien Beförderung ausgeschlossen sind

Walten bei Annahme der Weiterbeförderung eines Telegrammes Zweifel darüber vor, ob dem Inhalte nach gebührenfreie Beförderung stattfinden darf, so hat die annehmende resp. übernehmende Dienststelle zwar die Annahme resp. Weitergabe nicht zu beanstanden, jedoch der vorgesetzten Direktion auf dem Dienstwege Abschrift des Telegrammes vorzulegen.

Erachtet letztere dieselbe zur gebührenfreien Beförderung nicht geeignet, so hat sie sich mit der Verwaltung der aufgebenden Dienststelle zu benehmen.

Streitfälle werden durch Schiedsgericht nach Maßgabe des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement entschieden.

Die Annahme resp. Uebernahme einer Depesche darf nur, und zwar unter Angabe des Grundes verweigert werden, wenn die telegraphische Beförderung derselben gar nicht möglich ist.

In einem solchen Falle muß dies dem Telegrammaufgeber auf dem schnellsten Wege mitgetheilt werden. Dasselbe geschieht im Falle der Unbestellbarkeit eines Telegrammes unter Angabe des Grundes und Wiederholung der vollständigen Adresse.

Bei der Wahl des Weges für die Beförderung des Telegrammes ist auf möglichste Vermeidung von Umtelegraphirungen Rücksicht zu nehmen.

Die Umleitung von Telegrammen, für welche ein bestimmter Weg vorgeschrieben, ist nur bei Unterbrechung des angegebenen Beförderungsweges zulässig und muß durch einen dienstlichen Zusatz begründet werden.

Sind die Bahnleitungen gestört, so muß die Beförderung der Telegramme durch Vermittlung der Reichs- resp. Staatsleitungen, und wo solches nicht angängig ist, bis zur nächsten Telegraphenstation, von welcher aus eine telegraphische Weiterbeförderung möglich ist, mit Zug erfolgen.

Es wird als Regel der allgemeine Grundsatz aufgestellt, daß die Telegramme so weit direkt befördert werden sollen, wie es die technischen Einrichtungen gestatten und soferne nicht die Beförderung an bestimmte Stationen ausdrücklich vorgeschrieben ist Stößt die direkte Beförderung aber auf irgend welche Schwierigkeiten, so hat jede zwischen der Aufgabe- und Empfangsstation liegende Stelle die Verpflichtung zur Vermittelung des ihr angebotenen Telegrammes.

Empfehlenswerth ist es, zu dieser Vermittelung stets eine der Hauptstationen der Empfangsverwaltung zu wählen.

Die Aufgabestation ist verpflichtet, die Bemühungen zur direkten Beförderung mindestens 10 Minuten hindurch fortzusetzen und ist die Vermittelung erst nach Ablauf dieser Zeit in Anspruch zu nehmen. (Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.)

Anmerkung: Im internationalen Telegraphenverkehre können, abgesehen von bestimmten Staatstelegrammen, nur die den internationalen Telegraphendienst betreffenden amtlichen Telegramme, nicht aber auch Bahndiensttelegramme als gebührenfrei behandelt werden. Gebührenfreie Bahndiensttelegramme können daher nicht nach Stationen aufgegeben werden, nach welchen die Beförderung nicht ausschließlich auf Bahntelegraphen von Bahn zu Bahn erfolgen kann und daher die Vermittlung einer ausländischen Staatstelegraphenstation in Anspruch genommen werden muß, wie z. B. nach England. Gelangen unter Außerachtlassung dieses Umstandes dennoch Bahndienst-

telegramme nach solchen Auslandsstationen zur Abfertigung, so werden sie, falls deren Weiterbeförderung nicht schon von einer vermittelnden Station abgelehnt worden, von der Empfangstelegraphenstation als gebührenpflichtig behandelt. G. D. E. 105565 v. 4. XII. 89.

Welche Vorschriften bestehen über die Führung der Depeschenbücher?

Bei jeder Bahntelegraphenstation liegt ein gebundenes und paginirtes Depeschenbuch auf, dessen Seitenzahl am Schlusse mit amtlicher Fertigung des Oberbahnamtes angegeben ist.

Bei Strafe der Entlassung ist untersagt, aus dem Depeschenbuch ein Blatt oder den Theil eines solchen zu entfernen oder den Eintrag zu ändern.

Jede ankommende, abgehende oder transitirende Bahndepesche muß unter genauer Angabe der Zeit eingeschrieben werden, und zwar die ankommenden unmittelbar nach Ankunft, die abgehenden vor der Abgabe. — Die Einträge in das Depeschenbuch haben mit Tinte in reinlicher und deutlicher Schrift zu erfolgen. Correcturen und Radirungen sind unzulässig.

Unbedingt geboten ist der Eintrag sämmtlicher auf den Betriebs- und Fahrdienst bezüglicher telegraphischer Mittheilungen.

Jene größeren Stationen, bei welchen mit Genehmigung der Generaldirektion nur die letztbezeichneten telegraphischen Mittheilungen in das Depeschenbuch eingeschrieben werden, haben jedoch die sämmtlichen Urschriften der übrigen Telegramme sorgfältig zu sammeln und aufzubewahren.

Wird ein Wort zu viel oder unrichtig niedergeschrieben, so ist dasselbe so zu durchstreichen, daß es noch gelesen werden kann und alsdann das richtige Wort daneben zu schreiben. Die abgehenden und ankommenden Bahndepeschen sind mit fortlaufenden Nummern, erstere auf der linken Seite des Depeschenbuches, letztere auf der rechten Seite desselben unter Beobachtung der einzelnen Rubriken in chronologischer Ordnung und Reihenfolge vorzutragen.

Die Depeschen sind monatlich, d. h. jeden Monat mit Nr. 1 anfangend, zu nummeriren, so daß aus der letzten Nummer eines Monats sofort die Zahl der im betreffenden Monat abgegangenen und angekommenen Depeschen ersehen werden kann.

Transitirende, d. s. umzutelegraphirende Depeschen sind bei ihrer Ankunft als ankommende Depeschen ihrem ganzen Wortlaute nach einzutragen. Sodann sind sie unter den abgehenden Depeschen mit Angabe der Bestimmungsstation unter der Rubrik „Name der Station“ und unter Angabe des ursprünglichen Depeschengebers vorzutragen; unter der Rubrik „Vortrag“ ist lediglich die Nummer,

welche die transitirende Depesche als ankommende trägt und der Name der ursprünglichen Aufgabsstation vorzumerken.

Bei jeder Depesche muß die Zeit der Ankunft oder Abgabe nach Datum, Stunde und Minute, sowie die Namen des Depeschengebers und Abnehmers eingetragen werden.

Im Falle die Abnahme durch Nichthören der Empfangsstation verzögert wird, ist in der Rubrik „Bemerkung" des Depeschenbuches genau vorzutragen, wann zuerst angerufen und wann der Anruf wiederholt wurde.

Unter der Rubrik „Bemerkung" sind ferner alle besonderen Vorfälle als Unterbrechungen u. s. w. zu notiren. Bei letzteren ist für sofortige Verständigung der Telegraphenmechaniker zu sorgen und ist gleichzeitig die Durchsicht der Leitung nöthigenfalls durch die Bahnmeister oder andere verlässige Personen zu veranlassen.*

Wenn eine Depesche ihrem ganzen Wortlaute nach an mehrere Stationen geht, so ist sie nur einmal unter einer Nummer einzutragen

Wenn eine Depesche für mehrere aufeinander folgende Stationen bestimmt ist, so hat die Aufgabsstation die Depesche der nächsten Station und diese wieder der nächsten Station zu geben.

Dieses Verfahren ist fortzusetzen, bis die Depesche von der letzten Station, welche dieselbe zu erhalten hat, abgenommen ist.

Die letzte Station hat die Depesche ohne Aufforderung der Aufgabsstation ihrem Wortlaute nach zurückzugeben.

Betreffen solche Depeschen Sonderzüge, so hat außerdem jede Station die Depesche derjenigen Station zurückzugeben, von welcher sie dieselbe empfangen hat.

Sind die zu verständigenden Stationen durch eine oder mehrere Umtelegraphirungsstationen getrennt, so hat jede Umtelegraphierungsstation die Depesche an die vorherige und die letzte an die ursprüngliche Aufgabsstation zurückzugeben. §§ 211—224 der F. D. I.

Depeschenbücher werden bei dem vorgesetzten kgl. Oberbahnamt bestellt; ausgeschriebene Depeschenbücher sind 2 Jahre lang aufzubewahren und dann nach Vorschrift einzusenden.

Wie sind die Abgangszeiten der Züge in dem Depeschenbuche einzutragen?

Nachdem die Ausführungsbestimmungen Ziffer 16 und 17 zur Signalordnung Zweifel darüber hervorgerufen haben, mit welchen

* Von Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahntelegraphendienste ist in einem zu diesem Zwecke aufzulegenden Verzeichnisse (Tagebuche) Vormerk zu machen.

Zeiteinträgen das Abmelden der Züge in den Depeschenbüchern nunmehr vorzumerken sei, wurde mit D. B. 89 vom Jahre 1893 Folgendes bestimmt:

Da das Abläuten der Züge (Abmeldesignal 1 und 2) nach wie vor den Charakter einer fahrdienstlichen telegraphischen Mittheilung behält und als solche gemäß der in § 213 Abs. 2, § 219 und 532 der Fahrdienst-Instruktion enthaltenen Bestimmungen genau nach der Zeit ihrer Abgabe (hier des Abläutens) einzutragen ist, andererseits aber ein betriebsdienstliches Interesse vorliegt, daß die Depeschenbücher auch fernerhin als ein Nachweis für den wirklichen Lauf der Züge dienen können, so wird hinsichtlich der betreffenden Depeschenbucheinträge folgendes Verfahren angeordnet:

Jede Station, in welcher ein Zug abgeht bezw. durchfährt, hat im Depeschenbuche zunächst die Zeit, zu welcher der Zug abgeläutet wurde, einzutragen und sodann der Minutenzahl dieses Eintrags die Zeit des wirklichen Zugabgangs in Bruchform beizusetzen. Wenn z. B. Zug 133 in Landshut um 9^{41} abgeläutet wird und sodann fahrplanmäßig um 9^{43} abgeht, so ist sofort beim Abläuten des Zuges im Depeschenbuche einzutragen: „9^{41} Zug 133 ab". und sodann bei der Abfahrt des Zuges die Zahl 43 in Bruchform beizusetzen, so daß der Vortrag dann lautet: „$9^{41}/_{43}$ Zug 133 ab." Oder es hat von München C.-B. ein unangesagter Sonderzug um V^{50} abzugehen; derselbe wird in Anwendung der in Ziffer 16 der Ausführungsbestimmungen gegebenen Vorschrift um V^{38} abgeläutet und geht dann um V^{51} wirklich ab, so hat der Depeschenbucheintrag in München C.-B. zu lauten „$V^{38}/_{51}$ Sonderzug . . . . . . ab."

Die nächste Station, nach welcher der Zug abgeläutet wird, hat jedoch selbstverständlich bei den angekommenen Depeschen nur die Zeit des von der Vorstation erfolgten Abläutens einzutragen, hingegen bezüglich der Einträge über Abläuten und Abgang des Zuges in der eigenen Station das obenbezeichnete Verfahren anzuwenden.

Wird im Vollzuge der in Ziffer 17 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung enthaltenen Vorschrift ein Zug, welcher 15 Minuten nach erfolgtem Abläuten nicht abgegangen ist, zum zweiten Male abgeläutet, so ist die Zeit des zweiten Abläutens ebenfalls einzutragen und die wirkliche Abgangszeit des Zuges diesem zweiten Eintrage in Bruchform anzufügen. In der letzten Rubrik des Depeschenbuches ist sowohl auf der Abgangsstation, als auf der nächsten Station zu bemerken: „2. Abläuten."

Welche Bestimmungen bestehen über die Behandlung der Papierstreifen der Morse-Apparate während der Depeschen-Abgabe und Annahme, dann hinsichtlich der Ausnützung der Streifen, der Aufbewahrung derselben und Vorlage solcher in Nachforschungsfällen?

Während der Abtelegraphirung von Depeschen mittelst des Morse-Apparates hat nur der Streifen jener Station, welche eine Depesche oder die Collation einer solchen abnimmt, zu laufen, während der Streifen jener Station, welche eine Depesche oder die Collation einer solchen abgibt, nicht laufen soll.

Die Apparatenstreifen sind zweimal zu verwenden, d. h. auf beiden Seiten zu beschreiben. (G. D. E. 105864 v. 6. XII. 88.)*

Diejenigen Apparatenstreifen, welche ausschließlich für Bahndienstcorrespondenzen benützt worden sind, werden 2 Jahre lang bei den Expeditionen aufbewahrt und nach Umfluß dieses Termins nach Maßgabe der bestehenden Bestimmungen eingeliefert.

Jene Apparatenstreifen hingegen, welche bei den mit dem Staatstelegraphendienste vereinigten Eisenbahnstationen für Staats- und Privattelegraphencorrespondenz benützt worden sind, sind vollständig — sonach ohne Ausscheidung der auf denselben befindlichen Bahndiensttelegramme — mit den monatlichen Abrechnungen an die Postbezirkskassen einzusenden. Soferne nach Ablieferung der Depeschenrollen noch Recherchen über den Inhalt von Bahndiensttelegrammen erforderlich werden sollten, wird das Geeignete von dem betheiligten Oberbahnamte im Correspondenzwege bei dem betreffenden Oberpostamte veranlaßt.

Die aus Anlaß von Nachfragen, Unregelmäßigkeiten 2c. im Telegraphenverkehre zur Vorlage kommenden Morsestreifen sind entsprechend zusammenzulegen und in Cartons von stärkerem Papier einzuschicken. Ueber den telegraphischen Zeichen ist sogleich die Uebersetzung in Worten niederzuschreiben oder es ist diese auf einem besonderen Blatte beizufügen.

In diese Uebersetzung sind alsdann auch die während des Telegraphirens etwa eingetretenen Zwischenfälle 2c. an der richtigen Stelle ersichtlich zu machen.

Die Streifen sind schonend zu behandeln, insbesondere vor Beschmutzen, Zerknittern und Zerreißen zu bewahren.

Findet zufällig ein Zerreißen statt, so hat das Wiederzusammenfügen in der Weise zu erfolgen, daß ein kleines Papier-

---

* Zur Erleichterung von Nachforschungen ist auf den Streifen zu Beginn jeden Tages das Datum vorzutragen. O. B. A. München, Ausschr. v. 18. III. 92.

stück, am besten Markenpapier behufs Zusammenklebens, untergelegt wird, so daß die Bruchstellen genau aneinanderpassen und nicht übereinandergreifen.

Die Streifen sind stets soweit vorzulegen, als zur vollständigen Aufklärung erforderlich ist.

Wenn zu Untersuchungszwecken ein Stück aus einer Rolle herausgenommen wurde, so ist die betr. Stelle durch ein dazwischen geklebtes Papierstück, auf welchem ein entsprechender Vermerk eingebracht ist, kenntlich zu machen.

Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich des Dienstverkehrs der telegraphirenden Beamten correspondirender Telegraphenstationen?

1. Der Dienstverkehr der Beamten beim Sprechen mit correspondirenden Stationen muß stets in vollkommenster Uebereinstimmung mit den Dienstvorschriften und den Anforderungen des Anstandes und bereitwilligsten Entgegenkommens stehen. Ganz besonders ist diesen Erfordernissen ausländischen Telegraphenanstalten und Beamten gegenüber auf das Sorgsamste zu genügen.

2. Es ist unstatthaft, die correspondirende Station ohne dringende Veranlassung zu unterbrechen, bevor dieselbe ausgesprochen hat. Beamte, welche in dieser Absicht den Taster drücken, haben Strafe zu gewärtigen.

3. Hat die correspondirende Station gemeldet, so muß man sich beeilen, sofort zu antworten. Ist dies aus irgend einem Grunde nicht thunlich, so muß man wenigstens „Verstanden“ oder „Warten“ geben. Kommt die Schrift unleserlich, so muß unterbrochen und um Wiederholung von dem letzten lesbar angekommenen Worte gebeten werden. Einer solchen Aufforderung hat die andere Station stets Folge zu leisten und sich jeder Kundgebung von Ungeduld darüber zu enthalten.

4. Mißbräuchliche Benützung des Telegraphen zur Beförderung überflüssiger oder ungebührlicher oder beleidigender Aeußerungen seitens der Beamten zieht nachdrückliche Ahndung nach sich. Die Beförderung der Telegramme von jeder Station aus auf derselben Linie richtet sich nach der in der Telegraphenordnung festgesetzten Rangordnung der Telegramme bezw. der Reihenfolge ihrer Aufgabe; hienach ist jeder Streit zwischen den Beamten, wer zuerst geben soll, unzulässig.

5. Ueberhaupt darf keine aufgerufene Station die Uebernahme eines Telegrammes beanstanden oder wohl gar verweigern, welches auch dessen Bestimmungsort sei. Glaubt der betreffende Beamte, daß

der gebenden Station ein Versehen oder eine Unregelmäßigkeit zur Last fällt, so hat er den Stationsvorstand, bezw. Aufsichtsbeamten zu benachrichtigen, dessen Sache es ist, je nach den Umständen sich mit der correspondirenden Station telegraphisch zu verständigen. Gelingt dies nicht, so ist die betreffende Station durch ein Diensttelegramm auf die Versehen bezw. Unregelmäßigkeiten hinzuweisen, wenn nicht der Weg schriftlicher Beschwerde vorzuziehen ist.

6. Auch darf die Uebernahme eines Telegramms weder verweigert noch verzögert werden, wenn die dienstlichen Angaben vorschriftsmäßig sind; nöthigenfalls ist nachträglich die Berichtigung oder Verständigung mittelst einer Dienstnotiz zu verlangen.

7. Wenn die regelmäßige Abwickelung der Correspondenz auf irgend welche Schwierigkeiten stößt, mögen dieselben mangelhafter Apparatenregulierung, Leitungsstörung ꝛc. oder der correspondirenden Station zugeschrieben werden, so ist sofort dem Stationsvorstand bezw. Aufsichtsbeamten Meldung, außerdem auf den Telegrammniederschriften entsprechende Vermerkung zu machen.

Anmerkung. An jeder Station, auf welcher sich vom Telegraphenbureau bezw. vom Expeditionslokal räumlich getrennte Dienststellen (Amt, Güterexpedition, Werkstätte, Staatsbahningenieur, Bahnmeister ꝛc.) befinden, ist ein Bescheinigungsbuch zu führen, in welchem die Zustellung der eintreffenden Bahndienstdepeschen von dem Adressaten bezw. von dem die Depesche zur zuständigen weiteren Behandlung in Empfang nehmenden Beamten oder Bedienstelen unter Beisetzung des Datums und der Tageszeit handschriftlich zu bestätigen ist.

Umgekehrt haben an solchen Stationen die Dienstesstellen, welche ein Bahndiensttelegramm zur telegraphischen Weiterbeförderung im Telegraphenbureau aushändigen lassen, ebenfalls ein Bescheinigungsbuch zu führen, in welchem die Aufgabe jedes einzelnen Bahndiensttelegrammes seitens des Telegraphisten in gleicher Weise zu bethätigen ist. (G. D. E. vom 20. Novbr. 1892 Nr. 108454.)

Was versteht man unter einer Kreuzung und was unter einer Ueberholung?

Als Kreuzung ist die Begegnung zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge ein und derselben Strecke in einer Station oder an einem Punkte einer Doppelbahn zu betrachten. Das Zusammentreffen zweier Züge verschiedener Strecken in der Abzweigestation kann nicht als Kreuzung angesehen werden, nachdem diese Züge die betreffenden Strecken unabhängig von einander

befahren können und auch etwaige Ueberkreuzungen in solchen Stationen, ebenso wie alle Rangirbewegungen unter der Aufsicht des Stationspersonals sich zu vollziehen haben.

Unter einer Ueberholung versteht man, daß von zwei Zügen derselben Strecke der eine mit günstigeren Verkehrszeiten ausgerüstete dem anderen langsamer fahrenden Zuge folgt und diesem letzteren auf der von diesem selbst zu befahrenden Strecke vorausfährt.

Es kann daher von einer Ueberholung nicht gesprochen werden, wenn ein Zug einem andern eine Strecke weit folgt, ohne ihm dann in der gleichen Strecke vorauszufahren oder wenn ein Zug in kurzem Zeitraum vor einem anderen von einer Station abgeht, ohne demselben vorher auf derselben Strecke gefolgt zu sein. (G.-D.-E. Nr. 1089/24183 vom 3. I. 90.)

Was bestimmt die Fahrdienstinstruktion hinsichtlich der Zugskreuzungen?

Die bezüglichen Bestimmungen sind in den §§ 643—657 enthalten und werden ihrer Wichtigkeit wegen hier dem ganzen Wortlaute nach wiedergegeben.

§ 643. Die Kreuzungen der Züge werden bei jeder Fahrordnung bestimmt und in den Fahrdienstbüchern verzeichnet.

§ 644. Kreuzungen und Ueberholungen sämmtlicher fahrplanmäßigen Züge sind aus den Fahrdienstbüchern zu ersehen.

§ 645. Dagegen sind Kreuzungen und Ueberholungen zwischen fahrplanmäßigen Zügen und Sonderzügen bezw. zwischen Sonderzügen unter sich von dem Abfertigungsbeamten der Ausgangsstation in jedem einzelnen Falle auf dem Fahrberichte jedes betheiligten Zuges vorzumerken.

Mit D.-B. 50/1385 wurde angeordnet, daß die Oberconducteure solcher Züge, welche mit nicht fahrplanmäßigen Sonder- oder Materialzügen Kreuzungen oder Ueberholungen zu bestehen haben, die Lokomotivführer ihrer eigenen Züge von dem Verkehren der fraglichen Sonder- oder Materialzüge zu verständigen und demselben die bezüglichen Kreuzungs- und bezw. Ueberholungsbefehle einzuhändigen haben. Die Lokomotivführer haben den betreffenden Oberconducteuren jedesmal die erfolgte Verständigung über das Verkehren dieser Material- und Sonderzüge sowie die Zustellung der bezüglichen Kreuzungs- und bezw. Ueberholungsbefehle durch Unterschrift auf dem Fahrberichte zu bestätigen.

§ 646. Außerdem ist bei den betr. Stationsnamen bei Kreuzungen das Zeichen ><, bei Vorfahren das Zeichen ○, sowie endlich bei gleichzeitiger Kreuzung und Vorfahren das Zeichen ⊗ beizusetzen.

Die durch die vorstehenden Paragraphen für das Verkehren von Sonderzügen vorgeschriebenen Einträge sind von der Station,

welche den Fahrbericht ausfolgt, für die ganze Strecke des Zuges bezw. für die auf dem Fahrbericht vorgetragene Strecke auszufüllen und liegt den dazwischen liegenden Aufsichtsstationen die Controle des richtigen Eintrages ob.

Beim Verkehren von Facultativzügen, gleichviel ob dieselben ausnahmsweise oder für gewisse Zeit ständig abgefertigt werden, sind stets in Rubrik 2 der Fahrberichte die Kreuzungs- und Ueberholungszeichen einzutragen.

§ 647. Bei Kreuzungen mit mehreren Zügen bezw. bei Ueberholung mehrerer Züge sind so viele × bezw. ○ beizusetzen, als mit Zügen gekreuzt wird bezw. als solche überholt werden.

§ 648. Der Stationsvorstand, bei größeren Stationen der Stationsmeister, hat sich vor Ankunft eines jeden Zuges zu überzeugen, ob die Wechselwärter an ihrem Posten und die Einfahrtswechsel richtig gestellt sind und hat sodann jeden Zug auf dem Perron zu erwarten.

§ 649. Auf eingeleisigen Strecken ist bei allen Kreuzungen das Haltzeichen am Perronsignalmaste so lange zu belassen, bis der erste der beiden kreuzenden Züge eingetroffen und zum Stillstand gebracht ist oder demselben die Erlaubniß zum Vorfahren im Rangirwege bis zu seinem gewöhnlichen Anhalteplatz ertheilt werden will. Das Haltzeichen für den Gegenzug darf erst entfernt werden, wenn der Ausfahrt desselben ein Hinderniß nicht entgegensteht.*

§ 650. Als Regel gilt, daß bei den Kreuzungen die Züge rechts einfahren; Ausnahmen werden bei jeder Fahrordnung bestimmt und zwar soll hiebei Rücksicht genommen werden, daß die Hauptgeleise nach der Rangordnung der Züge benützt werden, so daß z. B. bei Kreuzung eines Personenzuges mit einem Güterzug ersterer das Hauptgeleise benützt, vorausgesetzt, daß dasselbe zunächst dem Stationsgebäude liegt.

Im Uebrigen wird auf die Bestimmungen über die Rangordnung der Züge (§ 299) und die Benützung der Geleise (§ 157, 158 d. F. D. J.) verwiesen.

§ 651. Das Einfahren der kreuzenden Züge hat mit größter Vorsicht zu geschehen und ist besonders darauf zu achten, daß der einfahrende Zug nicht über den Kreuzungspflock hinausgeht und daß die Züge so gestellt sind, daß jeder einzelne Zug, ohne den anderen zu berühren, ein- und ausfahren kann.

§ 652. Bei Kreuzungen haftet der Lokomotivführer dafür, daß der Zug nicht über den Kreuzungspflock hinausfährt, der

* Bei Kreuzungen darf der Fahrbericht an den Oberconducteur erst ausgehändigt werden, wenn der Abfahrt ein Hinderniß nicht mehr entgegensteht. Ausschr. O. B. A. München 87121 v. 26. X. 92.

Wagenwärter und mit ihm der Wechselwärter, daß die letzten Wagen des Zuges nicht hinter dem Kreuzungspflock zurückbleiben.

Steht beim Anhalten eines Zuges der letzte Wagen außerhalb des Kreuzungspflockes, so hat der Wagenwärter bezw. der auf der Schlußbremse postirte Bedienstete sofort dafür zu sorgen, daß der Zug so weit vorfährt, bis alle Wagen innerhalb des Kreuzungspflockes stehen. Der Wagenwärter bezw. der auf dem letzten Bremswagen postirte Bedienstete hat sodann den Wechselwärter zu veranlassen, dem etwa ausfahrenden bezw. einfahrenden Zuge das Haltsignal so lange zu geben, als die Ausfahrt bezw. Einfahrt gesperrt ist. Bis dies in genügender Weise durch den Wechselwärter geschehen ist, hat er selbst bereit zu sein, dieses Zeichen zu geben.*

Reicht das Geleise zur Aufstellung des ganzen Zuges innerhalb der Kreuzungspflöcke nicht aus, so ist dem Gegenzuge das Haltzeichen in weit sichtbarer Weise besonders zu geben, damit derselbe rechtzeitig anhält.

§ 653. Sonderzüge und Schnellzüge, welche fahrplanmäßig auf Kreuzungsstationen nicht zu halten haben, müssen mit besonderer Vorsicht und ganz langsam durch die Kreuzungsstation fahren, und dürfen auch diese Züge nur mit der in den §§ 611 und 613 der F. D. J. vorgeschriebenen Geschwindigkeit über die Wechsel der Stationen fahren; sie müssen aber unbedingt halten, wenn der Gegenzug nicht eingetroffen oder die Aussicht nicht völlig frei ist.

Hiefür haftet der Lokomotivführer, bezw. der auf der Maschine eines Sonderzuges befindliche Beamte. Alle anderen Züge haben an jeder Kreuzungsstation anzuhalten.**

§ 654. Eine fahrplanmäßige Kreuzungsstation darf von dort zur Kreuzung kommenden Zügen unter keiner Bedingung vor vollzogener Kreuzung verlassen werden.

Verantwortlich hiefür sind der Stationsvorstand, der Oberconducteur (§ 535) und der Lokomotivführer.

Mitverantwortlich ist das Wagenwärterpersonal dann, wenn dasselbe eine Kreuzungsstation durchfahren läßt, ohne Alles aufgeboten zu haben, den Zug zum Halten zu bringen, oder wenn dasselbe einen Zug nach Anhalten von einer Kreuzungsstation abfahren läßt, ohne vorher durch den Oberconducteur von der Kreuzungsverlegung verständigt worden zu sein.

---

* Umstellung der centralisirten Weichen auf Stationen, in welchen die Bedienung der ersteren vom Stellwerke am Stationsgebäude aus geschieht, siehe G. D. E. 82507 v. 19. XII. 87.

** Bei Kreuzungen von Personen- mit Güterzügen oder zweier Güterzüge auf Stationen eingeleisiger Strecken darf an dem Perron- bezw. Ausfahrtssignal nicht eher das Haltzeichen entfernt bezw. die Fahrtstellung gegeben werden, bis **beide** Züge zum vollständigen Stillstand gekommen sind und selbstredend die Ausfahrt frei ist.

§ 655. Kein Zug darf abfahren, bevor nicht auf erfolgte Erlaubniß des diensthabenden Beamten von dem Oberconducteur das Abfahrtszeichen — Signal 26 — gegeben ist.

§ 656. Die Oberconducteure der Kreuzungszüge haben sich gegenseitig zu verständigen, daß auf der von ihnen soeben befahrenen Strecke kein Fahrhinderniß besteht.

§ 657. Besteht ein solches Hinderniß, so hat das Einfahren in die Kreuzungsstation ganz besonders langsam zu erfolgen, und ist der Gegenzug durch Zuruf und Zuwinken von der Weiterfahrt abzuhalten.

Welche Bestimmungen gelten für Kreuzungsverlegung?

Für Kreuzungsverlegungen schreibt die Fahrdienst-Instruktion Folgendes vor:

§. 658. Nur dann, wenn erhebliche Störungen im Fahrdienste zu befürchten sind, oder die Anschlüsse der Züge gefährdet werden, darf die Verlegung einer durch den Fahrplan festgesetzten Kreuzung der Züge stattfinden.

Anmerkung: Zur Herbeiführung eines gleichheitlichen Verfahrens bei Verlegung von Zugskreuzungen auf Doppelbahnen oder von einer eingeleisigen auf eine doppelgeleisige Bahn und umgekehrt, wurde mit D. B. 126 v. J. 1888 Nachstehendes bestimmt:

1. Wenn eine fahrplanmäßige Doppelbahnkreuzung infolge Verspätung des einen Zuges sich in der einen oder anderen Richtung verschiebt, findet so lange keine Kreuzungsverlegung statt, als die Kreuzung an irgend einem Punkte der Doppelbahn oder noch in der Anfangs- bezw. Endstation der Doppelbahn sich vollzieht.

   Die Bestimmung des § 532/3 der F.-D.-J. wird hiedurch nicht aufgehoben, dieselbe ist vielmehr nach wie vor auf das Genaueste zu beachten.

   (§ 532. Abs. 3: Bei namhafter Verspätung sind sämmtliche Stationen bis zur nächsten Hauptstation mit telegraphischer Currende zu verständigen.)

2. Wird eine fahrplanmäßig auf eine der beiden Endstationen (oder auf einen zwischen denselben liegenden Punkt) einer Doppelbahn fallende Kreuzung auf einer Station einer anschließenden eingeleisigen Strecke verlegt, so ist der gegen die Doppelbahn fahrende verspätete Zug nach Vorschrift (§ 670 der F. D. J.) zu verständigen und der aus der Doppelbahn gegen die eingeleisige Strecke vorzurufende Zug spätestens durch die Endstation der Doppelbahn von der Kreuzungsverlegung zu verständigen.

   Sämmtliche zwischen der Endstation der Doppelbahn und der neuen Kreuzungsstation liegenden Stationen sind selbstverständlich gleichfalls zu verständigen.

3. Wird die fahrplanmäßig auf eine Station einer eingeleisigen Strecke treffende Kreuzung auf die Anfangsstation einer Doppelbahn oder auf die freie Strecke einer solchen oder auf die Endstation einer Doppelbahn verlegt, so ist der gegen die Doppelbahn vorgerufene Zug und

die zwischen der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation und der Anfangsstation der Doppelbahn gelegenen Stationen von der Kreuzungsverlegung zu verständigen, während es genügt, den verspäteten aus der Doppelbahn fahrenden Zug vor Verlassen derselben durch die Endstation, wenn er in dieser ohnehin fahrplanmäßig anzuhalten hat, zu verständigen, daß sein Gegenzug vorgerufen wurde und bereits durchgefahren oder noch auf dieser Endstation zu erwarten ist. Außerdem ist die Bestimmung des § 670 des Absatzes 3 der F.-D.-I. strengstens zu beachten.

Findet die Kreuzung in den in Ziffer 1 und 3 bezeichneten Fällen in der Anfangs-, bezw. Endstation einer Doppelbahn statt, welche mit Sperrsignalen nicht versehen ist, so sind bei etwaiger Einfahrtsbehinderung die Bestimmungen der §§ 162 und 163 der F.-D.-I. genaueſt zu befolgen. Bei Zugsüberholungen hat die Verständigung der Züge und der Stationen auf Doppelbahnen ganz in der gleichen Weise stattzufinden, wie auf eingeleisigen Linien.

§ 659. Es haben deshalb die Ober-Conducteure nach Ankunft des Zuges sofort alle Unregelmäßigkeiten zu melden, welche sich bei dem von ihnen geführten Zuge seit dem Verlassen der vorhergehenden Aufsichtsstation zugetragen haben und die desfalls nöthigen Anordnungen entgegenzunehmen und zu vollziehen.*

§ 662. Als Grundsatz muß gelten, daß:

a) Personen-Sonderzüge und Schnellzüge durch andere Züge nicht aufgehalten werden sollen;
b) daß Personenzüge durch Personen- oder Güterzüge nur soviel aufgehalten werden, daß sie die nächste Hauptstation rechtzeitig erreichen können.**

§ 663. Zu Kreuzungsverlegungen sind außer dem im § 685 bestimmten Falle berechtigt alle diejenigen Stationen, an welchen sich ein Bahnamt oder eine Verwaltung befindet, sowie diejenigen Expeditionen, welchen durch die Generaldirektion die Berechtigung zu Kreuzungsverlegungen ausdrücklich schriftlich übertragen ist.

Die Verpflichtung zur Regelung der Züge bezw. zur Bestimmung von Kreuzungsverlegungen und Zugsüberholungen obliegt

* Die §§ 660 und 661 der F. D. I. wurden durch die andere Fassung des § 532 Abs. 1 dieser Instruktion entbehrlich und sind deßhalb zu streichen. (D. B. Nr. 81 v. J 1891.)

** Den Anschlußzügen an fremde Bahnen ist bei Kreuzungsverlegungen in Zweifelsfällen stets thunlichster Vorschub zu leisten. Bei denselben soll auch zu weit gehendes Zuwarten auf Anschlußzüge von Nebenstrecken vermieden werden. (G. D. E. vom 1. August 1891 Nr. 76981.)

Materialzüge haben in der Regel Tarifzügen bei Regelung von Kreuzungen und Ueberholungen nachzustehen. (G. D. E. vom 8. Aug. 1892 Nr. 74059.)

Bei Aufstellung der Fahrordnung für Materialzüge soll thunlichst darauf Bedacht genommen werden, daß diese Züge eine Lage bekommen, in welcher die Signalisirung durch Schnellzüge vermieden bleibt. (G. D. E. Nr. 77095 v. 29. VII. 92.)

den hiezu überhaupt berechtigten Stationen ohne Rücksicht auf die Eintheilung der Oberbahnamts-Bezirke.

Es haben demgemäß die Bahnämter und Verwaltungen und die zu Kreuzungsverlegungen berechtigten Expeditionen innerhalb ihrer Schließungsbogen die Regelung der Züge nach beiden Richtungen zu übernehmen, wenn sich an der Station, an welcher der Schließungsbogen endet, nur eine zu Kreuzungsverlegungen nicht berechtigte Expedition befindet.

Sind dagegen an den Endpunkten der Schließungsbogen Bahnämter, Verwaltungen oder zu Kreuzungsverlegungen berechtigte Expeditionen, so haben diese nach Maßgabe des § 665 die Kreuzungen zu regeln.

§ 664. Die Kreuzungsverlegung kann nur stattfinden auf Anordnung einer der im vorigen Paragraphen bezeichneten Stationen und zwar von derjenigen, auf welcher sich der verspätete Zug befindet.

§ 665. Findet die Verspätung zwischen zwei zur Vornahme von Kreuzungen berechtigten Stationen statt, so hat diejenige dieser Stationen die Kreuzung zu regeln, von welcher der verspätete Zug abgefertigt wurde.

§ 666. Die Aufsichtsstationen können jedoch die Kreuzungsverlegungen stets unmittelbar und auch dann anordnen, wenn nach vorstehenden Bestimmungen eine andere Station hiezu verpflichtet wäre; jedoch ist diese in einem solchen Falle vorher geeignet zu verständigen.

§ 667. Die zu Kreuzungsverlegungen berechtigten Stationen haben die Aufgabe, den Fahrdienst ganz besonders zu überwachen und müssen sich von dem Gange der Züge innerhalb des Schließungskreises ihrer Bahnapparate ständig in Kenntniß halten.

§ 668. Unter allen Umständen ausreichende Bestimmungen darüber zu geben, unter welchen Voraussetzungen eine Kreuzungsverlegung in Folge Verspätung von Zügen einzutreten habe, ist unmöglich und muß dies der Einsicht und der richtigen Erkenntniß jener Beamten überlassen werden, denen die Ueberwachung und Leitung des Fahrdienstes anvertraut ist.

§ 669. Von einer verfrühten Kreuzungsverlegung muß die Rücksicht abhalten, daß eine wiederholte Verlegung der Kreuzung nur in den äußersten Nothfällen gerechtfertigt werden könnte.

§ 670. Sobald die zur Kreuzungsverlegung berechtigte Station eine solche für nothwendig erachtet, so ist zuerst die Station, welche die Kreuzung erhalten soll, und sodann jene, welche sie verlieren soll, von der desfalls getroffenen Verfügung in der durch die §§ 676 und 677 vorgeschriebenen Weise rechtzeitig zu verständigen.

Gleiche Mittheilung hat in gleicher Weise zu erfolgen an alle Stationen, welche zwischen den obenbezeichneten liegen.

Die Verlegung der Kreuzung von Zügen, welche an der neuen Kreuzungsstation nicht ohnehin fahrplanmäßig anzuhalten haben, ist nur dann zulässig, wenn der betr. Zug an seiner letzten regelmäßigen Haltstation, spätestens aber an der letzten vor der neuen Kreuzungsstation liegenden Station von der Kreuzungsverlegung verständigt werden kann. Andernfalls ist die normale Kreuzung zu belassen.

§ 671. Die Stationsvorstände, welchen die Kreuzungsverlegung mitgetheilt wurde, sind verpflichtet, sofort dem Stationsmeister und durch diesen oder unmittelbar den sämmtlichen Wechselwärtern im Dienste die Kreuzungsverlegung mitzutheilen und die sonst nöthigen Anordnungen in ihrer Station zu treffen.

Können alle diese Anordnungen nicht vor Ankunft der Züge sicher getroffen werden, so sind die letzteren vor der Station zu stellen.

§ 672. Die zu Kreuzungsverlegungen berechtigte Station hat die Kreuzungsverlegung auf dem Fahrberichte vorzumerken oder eine andere Station hiemit rechtzeitig zu beauftragen.

§ 673. Gleichzeitig ist dem Ober-Conducteur Abschrift des Kreuzungsbefehls bezw. der die Kreuzung anordnenden Depesche auf einem hiefür besonders bestimmten Formular zu übergeben.*

§ 674. Die betreffenden Züge haben behufs Eintrags von Kreuzungsverlegungen in dem Fahrbericht und Entgegennahme des Kreuzungsbefehls anzuhalten.

§ 675. Vor der Weiterfahrt hat der Ober-Conducteur den schriftlichen Befehl dem Lokomotivführer zu übergeben und das übrige Zugspersonal von der Kreuzungsverlegung zu verständigen.**

§ 676. Jede auf eine Kreuzungsverlegung bezügliche Depesche ist unter genauer Angabe der Zeit ihrer Beförderung in das Depeschenjournal einzutragen unter Beifügung des Namens des sie anordnenden Beamten.

---

* Zur Vermeidung von Aufenthaltsüberschreitungen sind alle Kreuzungs- bezw. Ueberholungsbefehle thunlichst schon vor Ankunft der betreffenden Züge auszufertigen und die bezüglichen Vorträge auf den Fahrberichten nöthigenfalls im Dienstwagen zu machen. (G. D. E. vom 6. Juni 1889 Nr. 52434.)

** Der Oberconducteur hat hiebei selbstredend vor Uebergabe des Befehls an den Lokomotivführer sich davon zu überzeugen, daß der Wortlaut dieses Befehls mit dem Vortrage auf dem Fahrberichte genau übereinstimmt. Ist dies nicht der Fall, so hat er bei dem Abfertigungsbeamten die Richtigstellung zu veranlassen.

Die Kreuzungsbefehle sind wörtlich in nachfolgender Weise abzufassen:

Zug .... { kreuzt mit / überholt den / wird überholt von } Zug ....

in (Stationsname).

Derjenigen Station, welche das Personal eines der betheiligten Züge von der Kreuzungsverlegung (resp. Ueberholung) zu verständigen hat, ist noch der weitere Auftrag zu geben:

Geben Sie dem Zuge .... Befehl.*

§ 677. In solchen Depeschen müssen stets die Namen der betheiligten Stationen speciell angegeben werden und sind Bezeichnungen wie: „hier", „dort" untersagt.

§ 678. Besteht auf der Station, auf welche die Kreuzung verlegt werden soll, ein Hinderniß, so ist dies telegraphisch zu melden.

§ 679. Alle auf Kreuzungen Bezug habende Depeschen sind wortgetreu zurückzugeben, und ist ihnen der Name des Zurückgebenden beizufügen.

Sie treten in Kraft, sobald der collationirende Telegraphist die Richtigkeit der Rückgabe mit „Ja" und seinem Namen bestätigt hat.

§ 680. Erscheint die Zurücknahme von Kreuzungsverlegungen geboten, so kann dieselbe nur erfolgen, wenn zwischen den betheiligten Stationen eine sichere Verständigung mittelst des elektrischen Bahntelegraphen möglich ist.

§ 681. Ist von einer Aufsichtsstation verfügt, daß ein Zug auf einer bestimmt bezeichneten Station weitere Bestimmung bezüglich einer Kreuzung abzuwarten habe, so gilt diese Verfügung als Kreuzungsbefehl und die Station, auf welcher die Verfügung abzuwarten ist, als Kreuzungsstation.

§ 682. Jeder Abfertigungsbeamte, der einen Zug aus einer fahrplanmäßigen oder außerordentlichen Kreuzungsstation vor vollzogener Kreuzung bezw. Ueberholung abfahren läßt, jeder Ober-Conducteur, der vor vollzogener Kreuzung eine Kreuzungsstation ohne schriftlichen Befehl über die Kreuzungsverlegung verläßt, endlich jeder Lokomotivführer, der ohne Empfangnahme des schriftlichen Befehls zur Kreuzungsverlegung sich mit dem Zuge von der Kreuzungsstation vor vollzogener Kreuzung entfernt, sowie das

* Solche B. D. sind, wenn sie vom verordnenden Beamten ausnahmsweise nicht selbst niedergeschrieben werden konnten, vor der Beförderung zu prüfen und mit Namensunterschrift zu versehen; ebenso sind die anordnenden Beamten gehalten, die Antworten der Stationen zu prüfen. (Ausschr. O. B. A. München 111050 v. 1. XII. 90.)

übrige Zugspersonal, welches dies nicht mit allen zu Gebote stehenden Mitteln hindert, muß für den Betriebsdienst unfähig erachtet werden, und ist hienach, abgesehen von etwa veranlaßter strafrechtlicher Einschreitung, mit Entlassung aus dem Dienste zu beahnden.

Die vorstehenden Bestimmungen haben bei Ueberholungen, welche den Kreuzungen vollständig gleichzuachten sind, gleichmäßige Anwendung zu finden.*

§ 683. Ordnet ein höherer vorgesetzter Beamter die Kreuzungsverlegung an, so kann er dies nur durch Vermittlung einer hiezu berechtigten Station und haftet in diesem Falle für die von ihm gegebene Anordnung, der vollziehende Beamte nur für den richtigen Vollzug der Anordnung.

§ 684. Fällt eine Kreuzung ganz aus, so darf die Kreuzungsstation nur dann verlassen werden, wenn der Ober-Conducteur von dem Stationsvorstand auf dem Fahrberichte schriftlichen Befehl hiezu erhalten hat.

Der Ausfall einer Kreuzung ist im Uebrigen ebenso zu behandeln, wie eine Kreuzungsverlegung.

§ 685. Zwischenstationen steht ausnahmsweise in dringenden Fällen die Befugniß zu, einen Zug von der nächstgelegenen Station vorzurufen, vorausgesetzt, daß der verspätete Zug hievon verständigt ist oder unter allen Verhältnissen auf der betreffenden Station halten muß.

Hiebei gelten vorstehende Bestimmungen, insbesondere bezüglich des telegraphischen Verkehrs unter den betheiligten Stationen, der Verständigung des Personals und der Haftung für eine solche Anordnung.

§ 686. Vor einer Kreuzungsverlegung hat der dieselbe anordnende Beamte sich zu überzeugen, ob die Telegraphenapparate der betheiligten Stationen in Ordnung und benützbar sind.

§ 687. Wenn diese Apparate defect und eine Verständigung der kreuzenden Züge über die Kreuzungsverlegung nicht möglich ist, so hat diese unter allen Verhältnissen zu unterbleiben.

§ 688. Können die kreuzenden Züge verständigt werden und nur die neue Kreuzungsstation nicht, so kann eine Kreuzungsverlegung in dringenden Fällen stattfinden und sind sodann die

---

* Für die Oberconducteure kommt hier insbesondere auch die genaue Beachtung der in § 535 der F. D. J. Absatz 2 enthaltenen Vorschrift in Betracht, die lautet: Auf Kreuzungsstationen hat er hiebei unter Benennung der Zugsnummern ausdrücklich anzufragen, ob der oder die Gegenzüge eingelaufen sind. Ebenso ist gegebenen Falls auch anzufragen, ob der vorhergehende Zug die nächste Station erreicht hat.

kreuzenden Züge anzuweisen, vor den äußersten Wechseln der neuen Kreuzungsstationen so lange zu halten, bis der Stationsvorstand von der Kreuzungsverlegung verständigt ist und die Erlaubniß zum Einfahren gegeben hat, was jedoch erst dann geschehen darf, wenn die Wechselwärter über die Benützung der Geleise Weisung erhalten und hienach ihre Wechsel gestellt haben.

§ 689. Der Befehl zum Halten vor der Station muß auf dem in § 673 vorgeschriebenen schriftlichen Kreuzungsbefehle und auf dem Fahrberichte ausdrücklich angeführt sein.

Was ist bei Kreuzungsverlegungen hinsichtlich der Verständigung der Wechselwärter, des Stationspersonals und des Zugspersonals besonders zu beachten?

Die Vorstände jener Stationen, auf welche eine Kreuzung verlegt wurde, sind nach § 671 der Fahrdienstinstruktion verpflichtet, sofort die sämmtlichen Wechselwärter im Dienst von der Kreuzungsverlegung in sicherer Weise zu verständigen und die sonst nöthigen Anordnungen, wie über Geleisebenützung* u. s. w. in ihrer Station zu treffen. Ebenso ist dem übrigen betheiligten Personal von der Kreuzungsverlegung sowohl als den getroffenen speciellen Anordnungen Kenntniß zu geben.

Alle Kreuzungsverlegungen sind dem betheiligten Zugspersonale durch Fahrberichtsvortrag bekannt zu geben. Dem Lokomotivführer ist außerdem noch ein eigener Kreuzungsbefehl (Formular 1482), der auch die etwa nöthige Signalvorschrift zu enthalten hat, zu behändigen.

---

* „Ist eine Aenderung angeordnet, so soll, wenn noch thunlich, der Lokomotivführer und das Bremserpersonal des betreffenden Zuges durch Vermittlung der nächstgelegenen Station hievon telegraphisch, außerdem aber durch die vorgeschriebenen Signale zum Langsamfahren verständigt werden.

Insbesondere hat bei Kreuzungsverlegungen eine einschlägige Verständigung der betheiligten Züge, oder, wenn jene des verspäteten Zuges nicht mehr möglich ist, mindestens des vorgerufenen Zuges durch eine Vorstation stets zu erfolgen, falls die Benützung der Geleise in der neuen Kreuzungsstation abweichend von den Bestimmungen der §§ 157 und 158 der F. D. J. angeordnet werden muß, oder wenn diese Station mehr als zwei durchgehende Geleise besitzt.

Diese Verständigung hat thunlichst durch Vermittelung der nächstvorgelegenen Haltestation oder der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation, und zwar außer durch Fahrberichtsvortrag entweder durch Beisatz auf dem ohnehin auszustellenden Kreuzungsbefehle, oder mittelst des besonderen zur Aushändigung an den Lokomotivführer bestimmten Formular (1483 umstehend abgedruckt), zu geschehen. Dagegen hat eine unterschriftliche Bestätigung seitens des Führers auf dem Stundenpasse zu entfallen."

Die Verständigung des gesammten betheiligten Personales bei Kreuzungsverlegungen und Aenderung in der Geleisebenützung hat jederzeit in schriftlicher und nachweisbarer Form zu geschehen.

Formular 1483 hat folgenden Wortlaut:

K. b. Staatseisenbahnen.

Verständigung
über abweichende Geleise-Benützung.

Zug Nr. .... hat heute in Station ....
vorsichtig in das ....te Geleise einzufahren.

...., den ....

Der Abfertigungsbeamte:

....

Zur Benützung an den größeren Zugausgangsstationen und Knotenpunkten sind zwei eigene Formulare aufgelegt:

Nr. 1484 „Kreuzungsbestimmung für den Führer auf Hauptstationen", welches den Text der Formulare 1482 und 1483 vereint und für mehrfache Fälle berechnet enthält, und

Nr. 1485 „Befehl für den Führer auf Hauptstationen", welches die sonstigen dem Führer gegen Unterschrift auf dem Fahrberichte bekannt zu gebenden Bemerkungen und Vorschriften, wie Verkehren von Ergänzungs-, Sonder-, Materialzügen, Signalisirung solcher Züge, zu beachtende Langsamfahrsignale, abweichende Geleisebenützung (wegen Umbau u. s. w.) und sonstige Bemerkungen enthält. Hängt die abweichende Geleisebenützung jedoch mit einer Kreuzungs- oder Ueberholungsbestimmung zusammen, so ist hiezu das Formular 1483 oder 1484 zu benützen.

Die Behändigung dieser Formulare an die Lokomotivführer ist auf dem Fahrberichte neben den zu machenden Vorträgen durch den Beisatz „Gleichlautender Befehl für den Führer liegt an" vorzumerken und diesem Vormerk die Empfangsbestätigung des Lokomotivführers beizufügen. (G. D. E. v. 11. Januar 1892 Nr. 103376.)

Beispiel.

(Hiezu s. Blatt IV der Fahrordnung vom 1. Mai 1894, Route 32.) Orientexpreßzug 129 wird von Augsburg mit 50 Minuten Verspätung abgemeldet. Die Witterung ist günstig; die Ergänzungszüge 2355 und 2356, sowie Viehzug 2320 verkehren zwischen München-R. und Simbach. Ergänzungszug 2360 dagegen verkehrt nicht.

Welche Anordnungen haben die Aufsichtsstationen München C.-B. München-Ost, Mühldorf und Simbach behufs thunlichst unaufgehaltener Durchführung des Zuges 129 sowohl, als seiner Gegenzüge in der Strecke München C.-B. — Simbach zu treffen, wie haben die einzelnen Anordnungen zu lauten und welche Vorträge hat der Fahrbericht des Zuges 129 bei seinem Abgang in München C.-B. zu enthalten:

Zug 129 darf in Strecke Augsburg — München C.-B. 4 Minuten einfahren, dann den Aufenthalt in München C.-B. um 1 Minute kürzen, es kann also damit gerechnet werden, daß Zug 129 in München C.-B. um 12^{50} abgeht. Der Abfertigungsbeamte in München C.-B. hat also sogleich nachfolgende Mittheilung nach München Ost, Mühldorf und Simbach zu machen:

Zug 129 erhält ab München C.-B. ca. 45 Minuten Verspätung. Die gleiche Mittheilung geht als telegraphische Currende an sämmtliche übrigen Stationen. Unter der Voraussetzung, daß die Gegenzüge sämmtlich fahrplanmäßig verkehren, sind nun von den genannten Aufsichtsstationen folgende Dispositionen zu treffen: München-Central gibt 1. nach München-Süd, 2. nach München-Ost nachstehende Anordnung:

Zug 941 geht fahrplanmäßig vor Zug 129 in München C.-B. ab. Zug 129 begegnet dem Zug 808 auf Doppelbahn, fährt vor Zug 2319 von München-Süd nach München-Ost und kreuzt mit Zug 2248 in München Ostbahnhof. Antwort.

II. München Ostbahnhof erläßt folgende Anordnungen:

1. nach Schwaben:
   Zug 941 wird von Zug 129 in Schwaben überholt. Zug 129 kreuzt mit Zug 940 in Schwaben. Antwort.
2. nach Feldkirchen und 3. nach Riem:
   Zug 941 wird von Zug 129 in Schwaben überholt. Zug 2356 kreuzt mit Zug 129 in Riem und nimmt Zug 2356 von Feldkirchen bis Riem Signal 17c. Antwort. Zusatz bei 2: Zug 2356 Befehl geben.
4. nach Poing:
   Zug 941 wird von Zug 129 in Schwaben überholt. Antwort.

5. nach Walpertskirchen und 6. Hörlkofen:
Zug 940 kreuzt mit Zug 129 in Schwaben. Antwort. Zusatz zu 5: Zug 940 Befehl geben und Signalvorschrift.

7. nach München=Central:
Zug 129 kreuzt in München Ostbhf. mit Zug 2248. Weiteres kreuzt Zug 129 mit Zug 2356 in Riem. Ferner kreuzt Zug 129 mit 940 in Schwaben. Zug 941 wird von Zug 129 in Schwaben überholt. Dem Zug 129 Befehl geben. Antwort.

III. Mühldorf hat Folgendes anzuordnen:

1. nach Weidenbach:
Viehzug 2320 kreuzt mit Zug 129 in Weidenbach. Zug 2320 erhält in Mühldorf Befehl. Antwort.

2. nach Ampfing:
Viehzug 2320 kreuzt mit Zug 129 in Weidenbach. Antwort.

3. nach Neuötting und 4. nach Töging:
Zug 942 kreuzt mit Zug 129 in Mühldorf. Antwort. Zusatz bei 3: Zug 942 Befehl geben und Signalvorschrift.

5. nach Simbach:
Zug 129 kreuzt mit Zug 942 in Mühldorf. Antwort

6. nach München=Central und 7. München=Ost:
Zug 129 kreuzt mit Zug 2320 in Weidenbach. Zug 129 kreuzt mit Zug 942 in Mühldorf. Zusatz zu 6: Dem Zuge 129 Befehl geben.

IV. Simbach ertheilt nachstehende Anordnungen:

1. nach Neuötting, dann 2. nach Perach:
Zug 2322 kreuzt mit Zug 129 in Neuötting. Antwort.

3. nach Marktl:
Zug 129 kreuzt mit Zug 130 in Marktl. Zug 2322 kreuzt mit Zug 129 in Neuötting. Zug 2322 erhält in Simbach Befehl und darf in Marktl nicht rangiren. Antwort.

4. nach Buch:
Zug 129 kreuzt mit Zug 130 in Marktl. Antwort.

5. nach München C.=B., 6. München=Ost, 7. Mühldorf:
Zug 129 kreuzt mit Zug 2322 in Neuötting. Zug 130 kreuzt mit Zug 129 in Marktl Antwort. Zusatz zu 5: Dem Zug 129 Befehl geben.

Alle diese Anordnungen sind so frühzeitig zu treffen, daß sie dem Personale des Zuges 129 noch vor Abgang in München C.=B. bekannt gegeben werden können und Zug 129 unterwegs behufs Befehlsertheilung nicht mehr gestellt werden muß, was für denselben mit wesentlichem Zeitverlust verknüpft wäre.

Der Fahrbericht des Zuges 129 hat diesfalls folgende Vorträge zu enthalten:

Die Ergänzungszüge 2355 und 2356, dann Viehzug 2320 verkehren heute zwischen München Rangirbhf. und Simbach:
Zug 129 begegnet dem Zug 808 auf der Doppelbahn,
Zug 129 fährt vor Zug 2319 von München-Süd nach München-Ost,
Zug 129 kreuzt mit Zug 2248 in München-Ost,
Zug 129 kreuzt mit Zug 2356 in Riem,
Zug 129 überholt den Zug 941 in Schwaben,
Zug 129 kreuzt mit Zug 940 in Schwaben,
Zug 129 kreuzt mit Zug 2320 in Weidenbach,
Zug 129 kreuzt mit Zug 942 in Mühldorf,
Zug 129 kreuzt mit Zug 2322 in Neuötting,
Zug 129 kreuzt mit Zug 130 in Marktl.
Zug 129 hat von München-Ost bis Riem für Zug 2356 und von Schwindegg bis Weidenbach für Viehzug 2320 Signal 20 grüne Scheibe am Kamin der Lokomotive aufzustecken, ferner hat Zug 129 für den nachfolgenden Ergänzungszug 2355 Signal 19 grüne Scheibe an der Schlußwand des letzten Wagens von Mühldorf bis Neuötting und von Marktl bis Simbach zu führen. Gleichlautender Befehl für den Lokomotivführer liegt an.

Zug 129 kann von München C.-B. bis Simbach 5 Minuten einfahren. Durch Aufstecken bezw. Abnehmen des Signals 20 werden in München Ostbhf., Riem, Schwindegg und Weidenbach zusammen ca. 5 Minuten versäumt. In Mühldorf bezw. Neuötting und Marktl wird Signal 19 — wie dies bei den Orientexpreßzügen zulässig ist — während der Fahrt auf- bezw. abgenommen.) Wenn alle Gegenzüge fahrplanmäßig eintreffen, erfolgt alsdann die Ankunft in Simbach um 2^{55} N. Die Verspätung von 50 Minuten ab Augsburg hat sich dann auf 48 verringert, ohne daß die Gegenzüge dadurch nennenswerth aufgehalten wurden.

Dürfen auch andere, als die Aufsichtsstationen Kreuzungsverlegungen vornehmen?

Zwischenstationen steht gemäß § 685 der Fahrdienst-Instruktion ausnahmsweise in dringenden Fällen die Befugniß zu, einen Zug von der nächstgelegenen Station vorzurufen, vorausgesetzt, daß der verspätete Zug hievon verständigt ist oder unter allen Verhältnissen auf der betreffenden Station halten muß.

Von dieser Befugniß ist namentlich dann Gebrauch zu machen, wenn die telegraphische Verbindung mit der Aufsichtsstation eine Störung erlitten hat, welche die Ertheilung der nöthigen Dispositionen seitens derselben erschwert oder verhindert.

Ein anderer Fall ist z. B. der folgende:

Die Züge 1 und 2 haben fahrplanmäßig in A zu kreuzen. Zug 1 hat in B zu rangiren und treten bei diesem Manöver mehrfache Defecte ein, infolge deren mehrere Wagen an verschiedenen Stellen aus dem Zuge genommen werden müssen, was voraussichtlich erheblichen Zeitaufwand erfordert

Der Beamte in B will hievon die Aufsichtsstation C verständigen, kann aber die bezügliche Depesche nicht sogleich anbringen. Um nun dem Zuge 2 in A keinen unnöthigen Aufenthalt zu bereiten, ordnet er vorliegenden Falls in Gemäßheit des § 685 der Fahrdienst-Instruktion das Vorfahren des Personenzuges 2 bis B zur Kreuzung mit dem Zuge 1 daselbst in der in § 676 der Fahrdienst-Instruktion anbefohlenen Weise an und setzt sodann baldmöglichst die Aufsichtsstation von der getroffenen Anordnung in Kenntniß.

Welche Vorschriften bestehen über das Aufeinanderfolgen der Züge?

Ueber das Aufeinanderfolgen der Züge schreibt die Fahrdienst-Instruktion vor:

§ 549. Kein Zug und keine Maschine darf eine Station verlassen, wenn der vorausgehende Zug oder eine vorausgehende Maschine nicht die nächstfolgende Station erreicht hat und Gewißheit hierüber besteht.

Als Stationen in diesem Sinne gelten nur die mit Telegraphenapparaten versehenen Stationen.

§ 550. Wenn sich zwei Züge gleicher Art, insbesondere Schnellzüge, in der Art folgen, daß zwischen ihnen stets oder zeitweise nur eine Station sich befindet, so hat jede Station der rückwärts gelegenen Station das Eintreffen des ersten Zuges telegraphisch anzuzeigen, und zwar sobald der nachfolgende Zug von der Vorstation fahrplanmäßig innerhalb eines Zeitraumes von weniger als 30 Minuten nach diesem Eintreffen abzugehen hat.

Außerdem ist die Vorstation unverzüglich in Kenntniß zu setzen, wenn sich die Ankunft eines Personenzuges um mehr als 5 Minuten, jene eines Güterzuges um mehr als 10 Minuten über die fahrplanmäßige Fahrzeit verzögert, und ist in diesem Falle auch das erfolgte Eintreffen des Zuges zurückzumelden.*

* Von jenen Stationen, welche mit Sperrsignalen nicht versehen sind, darf die Meldung „Bahnfrei" für einen nachfolgenden Zug erst dann gegeben werden, wenn für den nachfolgenden Zug ein Geleis zur ungehinderten Einfahrt frei ist. (G.-D.-E. No. 66200/12430 II v. 19. IX. 88.)

§ 551. Hat der vorausgehende Zug die nächste Station beim Eintreffen des nächstfolgenden Zuges noch nicht erreicht, so ist dem letzteren Zuge das Haltsignal zu geben und derselbe so lange warten zu lassen, bis die Bahn zur nächsten Station frei ist.

§ 552. Ist die Telegraphenleitung unterbrochen und kann daher die Ankunft des vorangegangenen Zuges von der nächsten Station nicht zurückgemeldet werden, so darf der nachfolgende Zug nach Verständigung des Personals erst dann abgelassen werden, wenn der vorausgegangene Zug nach der fahrplanmäßigen Fahrzeit die nächste Station erreicht haben soll, und ist sodann bei allen nicht leicht zu übersehenden Strecken sowie bei Nacht mit besonderer Vorsicht zu fahren.*

§ 553. Wenn Güterzüge ohne schiebende Maschinen am Schlusse des Zuges schiefe Ebenen aufwärts zu fahren haben, so darf kein Zug von der rückwärts gelegenen vorletzten Station abfahren, bevor nicht telegraphische Meldung eingetroffen ist, daß der Güterzug die Station am Ende der schiefen Ebene erreicht hat.**

Welche Bestimmungen enthält die Fahrdienstinstruktion über das Zuwarten der Eisenbahnzüge?

§ 510. Ein Zuwarten und dadurch verspäteter Abgang der Eisenbahnzüge darf nur stattfinden, wenn wichtige Anschlußzüge nicht rechtzeitig eintreffen.

---

* In einem solchen Falle ist auf dem Fahrbericht entsprechender Vortrag zu machen und Sorge zu tragen, daß das gesammte Zugspersonal verständigt wird. Wenn nur irgend thunlich, empfiehlt es sich, daß der Abfertigungsbeamte dem Führer auch noch persönlich die nothwendig erscheinenden Mittheilungen macht.

** Wird versehentlich ein Zug abgelassen, ehe der vorhergehende die nächste Station erreicht hat, so ist letztere sofort telegraphisch hierauf aufmerksam zu machen, damit, wenn der erste Zug das Sperrsignal passirt, dieses sofort wieder auf Halt gestellt wird, bis auch für den nachfolgenden Zug die freie Einfahrt gesichert ist.

Die Bahnwärter haben ihrerseits den zweiten Zug auf der Strecke zu stellen und den Oberconducteur zu verständigen, daß die Bahn noch nicht frei ist.

Der Oberconducteur hat den Lokomotivführer von der Sachlage in Kenntniß zu setzen und ist die Fahrt sodann mit größter Vorsicht und gespanntester Aufmerksamkeit auf die Strecke fortzusetzen.

Die Anwendung des Gefahrsignales empfiehlt sich diesfalls nicht, da zu befürchten ist, daß auf das Gefahrsignal hin der vorausgehende Zug von einem Bahnwärter zum Stehen gebracht wird, während es andrerseits nicht mehr möglich wäre, den nachfolgenden Zug zu stellen, indem kein Bahnwärter mehr dazwischen ist, oder der zweite Zug bei Eintreffen des Gefahrsignales den einzigen Bahnwärter, welcher ihn noch stellen könnte, schon passirt hat. Die Gefahr eines Aufstoßes würde durch das Gefahrsignal also unter Umständen noch erhöht bezw. es überwiegt die durch das Gefahrsignal möglicherweise entstehende Bedrohung des ersten Zuges jene aus der zu raschen Aufeinanderfolge erwachsende.

§ 511. Auf Schnellzüge und Personenzüge der Hauptlinien sollen Schnellzüge bis zu 10 Minuten, Personenzüge bis zu 20 Minuten zuwarten, wenn nicht für ständig oder für einzelne Fälle das Oberbahnamt eine andere Bestimmung trifft.

§ 512. Auf Anschlußzüge von Seitenrouten dürfen Schnellzüge keinesfalls mehr als 5 Minuten, Personenzüge nicht mehr als 10 Minuten über die fahrplanmäßige Zeit zuwarten.

§ 513. Züge, welche auf internen Stationen ohne weiteren Anschluß endigen, können auf Influenzen bis zu einer Stunde zuwarten.

§ 514. Züge der Seitenlinien und Bahnen untergeordneter Bedeutung haben jedenfalls die Anschlußzüge der Hauptlinien abzuwarten.

§ 515. Die Zulässigkeit der Verzögerung der Abfahrtszeit hat lediglich der Stationsvorstand zu beurtheilen und ist hiefür verantwortlich.

§ 516. Derselbe hat sich insbesondere rechtzeitig zu vergewissern, ob und wie viele Passagiere der verspätete Zug für den wartenden Zug hat.

Anmerkung. Diese Verpflichtung obliegt jenem Aufsichtsbeamten, welcher den Anschlußzug abfertigt. G. D. E. 13539/2028 II v. 22. II. 87.

517. An den Grenzstationen kann nöthigenfalls — wenn eine specielle andere Bestimmung nicht vereinbart ist — auf die Anschlußzüge der Nachbarbahnen bis zu 30 Minuten zugewartet werden.

§ 518. Hiebei ist jedoch in Betracht zu ziehen, ob der zuwartende Zug nicht dadurch einen noch wichigeren Anschluß versäumt oder einen andern noch wichtigeren Zug aufhält.

§ 519. Ebenso ist zu beachten, ob die mit dem verspäteten Zuge eintreffenden Reisenden nicht noch eine baldige Gelegenheit zur Fortsetzung ihrer Reise haben.

§ 520. Wenn direkte Züge zwischen zwei Bahnen verkehren, so haben die nämlichen Bestimmungen zu gelten und ist eventuell ein bereit zu haltender Reservezug abzufertigen.*

§ 521. Zugsverspätungen sind dem reisenden Publikum auf den vorgeschriebenen Plakattafeln bekannt zu geben. Wenn ein Zug wegen Zuwarten auf einen Anschlußzug voraussichtlich später abgeht, so hat nach specieller Anordnung des Abfertigungsbeamten das Abrufen, Einsteigen, sowie der Schluß der Fahrkarten- und Gepäckschalter entsprechend später zu geschehen.

---

* Bezüglich des Nachbringens verspäteter Anschlußzüge sind die zwischen den einzelnen Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen zu beachten.

§ 522. Wenn durch Fahrkartenlösung und Umbehandlung des Gepäckes ein weiterer Aufenthalt voraussichtlich ist, so darf einzelnen mit dem verspäteten Zuge angekommenen Reisenden ohne Erhöhung der Fahrtaxe die Nachlösung der Fahrkarten und die Nachbehandlung des Gepäckes auf der nächsten Haltstation mit entsprechendem Aufenthalte gestattet werden und ist dies dem betreffenden Oberconducteur und der bezüglichen Station ausdrücklich bekannt zu geben.

§ 523. Ein Zuwarten auf Postfuhrwerke jeder Art, sowie auf die Postabfertigung überhaupt darf nicht stattfinden.

§ 524. Auf Reisende darf nur gewartet werden, wenn sie vor Schalterschluß am Fahrkarten-Abgabeschalter waren und sonach zum Empfange von Fahrkarten berechtigt sind und ohne ihre Schuld den Zug versäumen würden.

§ 525. Die Hauptaufgabe aller Beamten und Bediensteten muß es sein, durch gemeinsames Zusammenwirken dafür zu sorgen, daß der Abfertigungsdienst niemals Veranlassung verspäteter Abfahrt wird.

Was bestimmt die Fahrdienst-Instruktion hinsichtlich der Fahrzeiten?

§ 499. Die regelmäßigen Fahrzeiten zwischen den Stationen werden bei jeder Fahrordnung festgesetzt und in den Fahrdienstbüchern bekannt gegeben.

§ 500. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt in der Regel:

Bei Steigungen	a. Für Schnellzüge und die mit gleicher Geschwindigkeit fahrenden Sonderzüge:	b. Für Personenzüge:	c. Für Sekundärzüge auf Vollbahnen und kleinere Militärzüge:
unter 1:100	60 km	40—50 km	30 km
von 1:100	50 „	35 „	30 „
„ 1:50	35 „	25 „	20 „
„ 1:40	30 „	20 „	15 „

Bei Steigungen	d. Für nicht vollbelastete Militärzüge und Viehzüge:	e. Für vollbelastete Militärzüge und Güterzüge:	f. Für Züge auf Strecken mit Sekundärbahnbetrieb:
unter 1:100	25 km	20 km	20—25 km
von 1:100	20 „	18—12 „ (von 1:100 bis 1:40)	20 „
„ 1:50 / „ 1:40	15 „		15 „

(S. auch § 26 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und § 27 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns.)

Hiezu kommen folgende Zuschläge:

1. Für das Durchfahren jeder Station, in welchen unversicherte Wechsel gegen die Spitze oder Weichenablenkungen zu befahren sind, eine Minute.

2. Für Ein- und Ausfahrt an Haltestationen je eine Minute, das ist zusammen zwei Minuten, welche jedoch für größere Bahnhöfe entsprechend erhöht werden können.

§ 501. Die größte unter allen Umständen nicht überschreitbare Fahrgeschwindigkeit beträgt bei normaler Belastung bei den Maschinenklassen

B VIII und B IX	75 km pro Stunde
B III, V und VI	70 „ „ „
C und D	40 „ „ „

(Vergl. hiezu die nebenstehend abgedruckte Tabelle, die Berechnung der Fahrzeit betr.)

Die größte Geschwindigkeit leer fahrender Lokomotiven mit dem Schornstein voran wird im Allgemeinen auf 40 km in der Stunde und für Lokomotiven, welche für Beförderung von Personenzügen construirt sind, soferne deren Achsen nicht sämmtlich vor der Feuerbüchse liegen, auf 50 km festgesetzt.

Lokomotiven mit dem Tender voran dürfen nicht schneller als 36 km in der Stunde oder 600 Meter in der Minute fahren, einerlei ob dieselben Züge befördern oder einzeln fahren. Ist der Tender jedoch nicht mit Bahnräumern versehen, so beträgt die höchste zulässige Geschwindigkeit nur 30 km in der Stunde. (Nach § 26 Abs. 6 der Betriebsordnung ist die Höchstgrenze 45 km.)

§ 502. Beim Beginne einer Fahrordnung hat sich jeder Führer durch das Fahrdienstbuch mit der für einen bestimmten Zug auf einer bestimmten Strecke festgesetzten Fahrzeit genau bekannt zu machen.

Wird das Berggeleise einer Doppelbahn ausnahmsweise zur Thalfahrt benützt, so darf keine größere, als die für die gleiche Zugsgattung zur Bergfahrt angesetzte Fahrgeschwindigkeit angewendet werden.

§ 503. Die fahrplanmäßige Fahrzeit ist bei vollständig guter Bahn zu kürzen, wenn

a) ein besonderer auf dem Fahrberichte vorzumerkender Befehl hiezu von einer Aufsichtsstation ertheilt wird, oder

b) wenn der Zug verspätet ist.

Die Fahrzeit berechnet sich:

für eine Entfernung von Km.	bei einer Geschwindigkeit von Km. in der Stunde:														
	15	18	20	22,5	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	auf Minuten:														
1	4,000	3,333	3,000	2,667	2,400	2,000	1,714	1,500	1,333	1,200	1,091	1,000	0,923	0,857	0,800
1,5	6,0	5,0	4,5	4,0	3,6	3,0	2,6	2,3	2,0	1,8	1,6	1,5	1,4	1,3	1,2
2	8,0	6,7	6,0	5,3	4,8	4,0	3,4	3,0	2,7	2,4	2,2	2,0	1,9	1,7	1,6
2,5	10,0	8,3	7,5	6,7	6,0	5,0	4,3	3,8	3,3	3,0	2,7	2,5	2,3	2,1	2,0
3	12,0	10,0	9,0	8,0	7,2	6,0	5,1	4,5	4,0	3,6	3,3	3,0	2,8	2,6	2,4
3,5	14,0	11,7	10,5	9,3	8,4	7,0	6,0	5,3	4,7	4,2	3,8	3,5	3,2	3,0	2,8
4	16,0	13,3	12,0	10,7	9,6	8,0	6,9	6,0	5,3	4,8	4,4	4,0	3,7	3,4	3,2
4,5	18,0	15,0	13,5	12,0	10,8	9,0	7,7	6,8	6,0	5,4	4,9	4,5	4,2	3,9	3,6
5	20,0	16,7	15,0	13,3	12,0	10,0	8,6	7,5	6,7	6,0	5,5	5,0	4,6	4,3	4,0
5,5	22,0	18,3	16,5	14,7	13,2	11,0	9,4	8,3	7,3	6,6	6,0	5,5	5,1	4,7	4,4
6	24,0	20,0	18,0	16,0	14,4	12,0	10,3	9,0	8,0	7,2	6,6	6,0	5,5	5,1	4,8
6,5	26,0	21,7	19,5	17,3	15,6	13,0	11,1	9,8	8,7	7,8	7,1	6,5	6,0	5,6	5,2
7	28,0	23,3	21,0	18,7	16,8	14,0	12,0	10,5	9,3	8,4	7,6	7,0	6,5	6,0	5,6
7,5	30,0	25,0	22,5	20,0	18,0	15,0	12,9	11,3	10,0	9,0	8,2	7,5	6,9	6,4	6,0
8	32,0	26,7	24,0	21,3	19,2	16,0	13,7	12,0	10,7	9,6	8,7	8,0	7,4	6 9	6,4
8,5	34,0	28,3	25,5	22,7	20,4	17,0	14,6	12,8	11,3	10,2	9,3	,5	7,9	7,3	6,8
9	36,0	30,0	27,0	24,0	21,6	18,0	15,4	13,5	12,0	10,8	9,8	9,0	8,3	7,7	7,2
9,5	38,0	31,7	28,5	25,3	22,8	19,0	16,3	14,3	12,7	11,4	10,4	9,5	8,8	8,1	7,6
10	40,0	33,3	30,0	26,7	24,0	20,0	17,1	15,0	13,3	12,0	10,9	10,0	9,2	8,6	8,0
10,5	42,0	35,0	31,5	28,0	25,2	21,0	18,0	15,8	14,0	12,6	11,5	10,5	9,7	9,0	8,4
11	44,0	36,7	33,0	29,3	26,4	22,0	18,9	16,5	14,7	13,2	12,0	11,0	10,2	9,4	8,8
11,5	46,0	38,3	34,5	30,7	27,6	23,0	19,7	17,3	15,3	13,8	12,6	11,5	10,6	9,9	9,2
12	48,0	40,0	36,0	32,0	28,8	24,0	20,6	18,0	16,0	14,4	13,1	12,0	11,1	10,3	9,6
12,5	50,0	41,7	37,5	33,3	30,0	25,0	21,4	18,8	16,7	15,0	13,6	12,5	11,5	10,7	10,0
13	52,0	43,3	39,0	34,7	31,2	26,0	22,3	19,5	17,3	15,6	14,2	13,0	12,0	11,1	10,4
13,5	54,0	45,0	40,5	36,0	32,4	27,0	23,1	20,3	18,0	16,2	14,7	13,5	12,5	11,6	10,8
14	56,0	46,7	42,0	37,3	33,6	28,0	24,0	21,0	18,7	16,8	15,3	14,0	12,9	12,0	11,2
14,5	58,0	48,3	43,5	38,7	34,8	29,0	24,9	21,8	19,3	17,4	15,8	14,5	13,4	12,4	11,6
15	60,0	50,0	45,0	40,0	36,0	30,0	25,7	22,5	20,0	18,0	16,4	15,0	13,9	12,9	12,0
15,5	62,0	51,7	46,5	41,3	37,2	31,0	26,6	23,3	20,7	18,6	16,9	15,5	14,3	13,3	12,4
16	64,0	53,3	48,0	42,7	38,4	32,0	27,4	24,0	21,3	19,2	17,5	16,0	14,8	13,7	12,8
16,5	66,0	55,0	49,5	44,0	39,6	33,0	28,3	24,8	22,0	19,8	18,0	16,5	15,2	14,1	13,2
17	68,0	56,7	51,0	45,3	40,8	34,0	29,1	25,5	22,7	20,4	18,6	17,0	15,7	14,6	13,6
17,5	70,0	58,3	52,5	46,7	42,0	35,0	30,0	26,3	23,3	21,0	19,1	17,5	16,2	15,0	14,0
18	72,0	60,0	54,0	48,0	43,2	36,0	30,9	27,0	24,0	21,6	19,6	18,0	16,6	15,4	14,4
18,5	74,0	61,7	55,5	49,3	44,4	37,0	31,7	27,8	24,7	22,2	20,2	18,5	17,1	15,9	14,8
19	76,0	63,3	57,0	50,7	45,6	38,0	32,6	28,5	25,3	22,8	20,7	19,0	17,5	16,3	15,2
19,5	78,0	65,0	58,5	52,0	46,8	39,0	33,4	29,3	26,0	23,4	21,3	19,5	18,0	16,7	15,6
20	80,0	66,7	60,0	53,3	48,0	40,0	34,3	30,0	26,7	24,0	21,8	20,0	18,5	17,1	16,0

§ 504. Bei Kürzung der Fahrzeit darf bis zu den in der letzten Rubrik des Fahrdienstbuches angegebenen kürzesten Fahrzeiten herabgegangen werden, und gilt diese Bestimmung für alle Züge.

Eine Ueberschreitung der in § 501 angegebenen größten Fahrgeschwindigkeit für die einzelnen Maschinengattungen ist jedoch unbedingt ausgeschlossen.

§ 505. Diejenigen Züge, welche bereits mit der überhaupt zulässigen Maximal-Geschwindigkeit fahren, sowie diejenigen Bahnstrecken, auf welchen die fahrplanmäßig festgesetzte Fahrzeit nicht überschritten werden darf, werden besonders bekannt gegeben.

§ 506. Bahnstrecken, bei welchen vorübergehend behufs Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit die Signale zum Langsamfahren ausgesteckt sind, werden nicht besonders bekannt gegeben.

§ 507. Ein früherer Verkehr der Züge, eine Abkürzung der Fahr- und Aufenthaltszeiten ohne die in vorstehenden §§ bestimmten Voraussetzungen ist verboten und unbedingt strafbar, dagegen ist es Pflicht des Lokomotivführers, Verspätungen, durch welche Störungen in der Einhaltung des Fahrplanes veranlaßt werden können, durch schnelleres Fahren innerhalb der oben festgesetzten Grenzen wieder auszugleichen, wenn ihm der Zustand der Strecke genau bekannt ist, dieselbe nicht als hiezu unpassend bezeichnet wurde oder nicht Signale zum Langsamfahren ausgesteckt sind, in welch letzterem Falle trotz der Verspätung die fahrplanmäßige Fahrzeit zu mäßigen ist.

§ 508. Bei Strecken, welche dem Lokomotivführer nicht vollständig bekannt sind, darf die fahrplanmäßige Fahrzeit keinesfalls überschritten werden.

§ 509. Die Lokomotivführer sind für die Einhaltung der zwischen den einzelnen Stationen vorgeschriebenen Fahrzeit und der auf den einzelnen Bahnstrecken zulässigen Fahrgeschwindigkeit verantwortlich.

Welche Bestimmungen sind bei Einlegung von Sonderzügen und Ergänzungszügen hinsichtlich des Ansagens und beziehungsweise der Signalisirung zu beachten?

Die bezüglichen Bestimmungen sind in den G. D. E Nr. 108397/22707 II vom 3. Februar 1890 und Nr. 41143/7643 II vom 4. Juni 1890 enthalten und werden nachstehend auszugsweise mitgetheilt.

A. Eigentliche Sonderzüge.

I. Stationsdienst.

1. Jede bei dem Verkehre eines einzulegenden Sonderzuges in Betracht kommende Station wird von dem vorgesetzten k. Oberbahnamte einzeln und direkt, entweder schriftlich oder telegraphisch, entsprechend verständigt.

Die schriftliche Verständigung bildet die Regel, die telegraphische Verständigung die Ausnahme, welche nur dann Platz zu greifen hat, wenn für die schriftliche Verständigung die Zeit nicht mehr hinreicht.

2. Die Empfangsbestätigung der einzelnen Stationen gegenüber dem vorgesetzten k. Oberbahnamte, dann das weitere Verfahren derselben hinsichtlich der Verständigung des eigenen Stationspersonals, sowie der allenfalls am Stationsorte befindlichen Werkstätte richtet sich genau nach den Vorschriften der Paragraphe 712 und 717 incl. dann 721 mit 723 der Fahrdienstinstruktion.

Die einschlägigen Paragraphe der F.-D.-J. sind am Schlusse dem Wortlaute nach angereiht.

Erhält eine Station die Fahrordnung eines andern Oberbahnamtes direkt, so hat selbe den Empfang diesem und dem vorgesetzten Oberbahnamte anzuzeigen.

II. Bahnunterhaltungsdienst.

1. Die k. Staatsbahningenieure und die Bahnmeister, deren Bezirke von einem einzulegenden Sonderzuge berührt werden, empfangen gleichfalls einzeln und direkt die bezügliche Verständigung seitens des ihnen vorgesetzten k. Oberbahnamtes und zwar gleich den Stationen in der Regel schriftlich und nur in jenen Ausnahmefällen, in welchen die Zeit zur schriftlichen Verständigung nicht mehr hinreicht, auf telegraphischem Wege.

Die schriftliche Verständigung erfolgt derart, daß die bezüglichen oberbahnamtlichen Schreiben mittelst der in den § 712 mit 717 der F.-D.-J. beregten Currende an die Stationsvorstände, die Ingenieur- und Bahnmeistersitze abgegeben, von ersteren auf der Currende mitbescheinigt und sodann gemäß § 718 mit 720 der F. D. J. an die betreffenden Staatsbahn-Ingenieure und Bahnmeister oder deren Stellvertreter gegen Bescheinigung sofort übergeben werden, in welcher Tag und Stunde der Aushändigung genau angegeben erscheinen.

Diese Schreiben sind von den k. Oberbahnämtern zur Vermeidung jeder Irrung mit einem augenfälligen Vermerke „Sonderzug“ zu versehen.

2. Die Bahnmeister haben nach erhaltener Verständigung vom Verkehren eines Sonderzuges die sämmtlichen betheiligten Bahnwärter, und insoferne zur Zeit dieses Verkehrens Bahnreparatur-Arbeiten in Aussicht stehen, die betreffenden Strecken-Vorarbeiter entsprechend zu verständigen.

Die Empfangsanzeige an das k. Oberbahnamt hat, wenn nicht etwa ausnahmsweise anders bestimmt wird, durch die Bahnmeister, Staatsbahn-Ingenieure und Betriebswerkstätten direkt zu erfolgen.

3. Die Stationsvorstände haben die ihnen durch § 728 der F. D. J. auferlegte Verpflichtung, keinen Sonderzug passiren zu lassen, bis sie Gewißheit besitzen, daß die sämmtlichen Bahnwärter bis zur nächsten Station von dem Verkehren desselben schriftlich oder mündlich bezw. durch Signale der Züge verständigt sind, auf das genaueste zu beachten.

Hiezu ist aber erforderlich, daß die Stationsvorstände auch in jenen Fällen, in welchen die Verständigung der Bahnwärter nicht durch ihre eigene Vermittlung, gemäß §§ 725 mit 727 der F. D. J., sondern direkt durch die Bahnmeister gemäß § 724 dieser Instruktion eingetreten ist, von diesem Eintreten amtliche Kenntniß erlangen.

Es haben hienach in solchen Fällen die Bahnmeister die Vorstände der sämmtlichen in ihrem Bezirke gelegenen einschlägigen Stationen mündlich oder nöthigenfalls telegraphisch zu benachrichtigen, daß sie die entsprechende Verständigung der Bahnwärter bethätigt haben.

4. Wird in der Zeit, in welcher das Verkehren eines Sonderzuges von dem k. Oberbahnamte an einen Bahnmeister mitgetheilt wird, dessen Dienst von einem Stellvertreter versehen, so treffen die vorstehend den Bahnmeistern für das Ansagen, die Rückmeldung 2c. der Sonderzüge auferlegten Verpflichtungen diesen Stellvertreter bei eigener persönlicher Haftung.

Tritt in der Zwischenzeit zwischen einer solchen oberbahnamtlichen Mittheilung vom Verkehren eines Sonderzuges an einen Stellvertreter eines Bahnmeisters und dem Verkehren dieses Zuges selbst der eigentliche Bahnmeister wieder in seinen Dienst, so hat der abgehende Stellvertreter demselben, ebenfalls bei eigener Haftung, genau Mittheilung von der betreffenden Sonderzugs-Einlegung und von allen seinerseits hiewegen bereits erfolgten, vorbereiteten Schritten zu machen.

5. Die Strecken-Vorarbeiter haben in der Zeit, in welcher die ihnen zugewiesene Strecke von einem ihnen angesagten Sonderzuge zu passiren ist, jede den letzteren gefährdende Reparaturvornahme zu unterlassen.

Zu erhöhter Sicherheit haben dieselben auch dann, wenn ihnen das Verkehren eines Sonderzuges nicht ausdrücklich angesagt wurde, dennoch vor Beginn einer jeden Reparatur, welche den Verkehr eines solchen Zuges gefährden könnte, bei dem nächsten Bahnwärter anzufragen, ob nicht ein Sonderzug eingelegt worden sei, und haben dieselben, wenn diese Frage bejaht werden würde, so zu verfahren, als ob ihnen selbst das Verkehren eines Sonderzuges ausdrücklich eröffnet worden wäre.

Nicht minder haben die Strecken-Vorarbeiter auch dann, wenn ihnen das Verkehren eines Sonderzuges weder ausdrücklich angesagt, noch auch von dem nächsten Bahnwärter gemäß des unmittelbar vorstehenden Absatzes auf Anfrage bestätigt wurde, dennoch jeweils den auf das Verkehren von Sonderzügen bezüglichen Signalen der fahrplanmäßigen Züge das genaueste Augenmerk zuzuwenden und beim Wahrnehmen eines Signales, welches das Verkehren eines Sonderzuges andeuten würde, sofort das Nöthige für dessen Sicherheit vorzukehren.

6. Die Staatsbahn-Ingenieure haben, wenn besonders wichtige Sonderzüge oder besonders beachtenswerthe Bahnreparaturen in Frage kommen, soferne nöthig, entsprechende weitere Maßnahmen zu treffen und event. an besonders kritischen Reparatur- und Umbaustellen zur Zeit des Verkehrens der Sonderzüge persönlich anwesend zu sein oder diese auf der Maschine zu begleiten.

B. Ergänzungszüge.

Wenngleich die Einzelnansage von Ergänzungszügen prinzipiell, nach wie vor, als die sachgemäßeste Form der Verständigung der Bahnwärter von dem Verkehre derartiger Ergänzungszüge erachtet werden muß, so wird auf Grund eingekommener berichtlicher Darlegung doch nicht verkannt, daß vom praktischen Standpunkte aus dieses Verfahren in jenen Fällen, in welchen auf einzelnen Strecken die Einlegung solcher Ergänzungszüge besonders häufig und dabei öfter kurz vor der treffenden Zugsabfertigung selbst erfolgt, zu einer erheblichen Belastung der einschlägigen Bahnmeister führen kann.

Eine Abhilfe für solche Fälle in der Richtung, daß eine Ansage ausnahmsweise verkehrender Ergänzungszüge an die Bahn-

wärter seitens der Bahnmeister nur dann einzutreten habe, wenn solche ohne besondere Ueberlastung der letzteren stattfinden könnte, während dieselbe außerdem zu unterbleiben hätte, würde dahin führen, daß für die Verständigung der Bahnwärter vom Verkehren ausnahmsweise eingelegter Ergänzungszüge eine zweifache Form bestände; letztere Eventualität ist aber im Interesse der Regelmäßigkeit, welche hinwieder die Grundlage der Sicherheit des Fahrdienstes bildet, zu vermeiden.

Hiernach erübrigt von der durch die Bahnmeister zu bethätigenden speciellen Verständigung der Bahnwärter hinsichtlich des Verkehrens solcher Ergänzungs-Güterzüge, welche nicht regelmäßig, sondern nur ausnahmsweise abgefertigt werden, überhaupt abzusehen und diese Verständigung lediglich nach Maßgabe des § 764 und bezw. 532 der F. D. I., im Zusammenhange mit den betr. Bestimmungen der Signal-Instruktion (Signale 1, 2, 17 c, 19 u. 20) eintreten zu lassen; es wird in dieser Beziehung auf den 1890 erschienenen Dienstbefehl Nr. 81 verwiesen.

Im Zusammenhange hiemit ist weiter Folgendes zu bemerken:

Mehrfach wurden in letzter Zeit leer zurückgehende Maschinen durch die Bahnmeister den Bahnwärtern einzeln angesagt und war für dieses Verfahren wohl die Bestimmung des § 792 der F. D. I. maßgebend, welche für solche Maschinen eine ebenmäßige Behandlung wie für Ergänzungszüge vorschreibt

Nachdem nach Obigem Ergänzungszüge künftig überhaupt nur mehr durch die Signale der unmittelbar vorausgehenden Züge kundgegeben werden und jede bezügliche persönliche Verständigung entfällt, so ist auch beim Verkehren einzelner Leermaschinen gleichmäßig zu verfahren und jede persönliche Ansage hierwegen zu unterlassen. Die Behandlung derartiger Leermaschinenfahrten richtet sich genau nach den §§ 789 mit 794 der F. D. I.

Was endlich die Frage hinsichtlich des Verfahrens bei sogen. „Personenzugs-Nachläufern“ anlangt, wie solche durch Entschließung der Generaldirektion „Nachbringen verspäteter Anschlußzüge betr.“ vom 5. Mai 1889 Nr. 50245/9317 II angeordnet sind, so erscheinen derartige Schnellzugs-Nachläufer als **ausnahmsweise verkehrende Ergänzungszüge** und sind, gleich den letzteren, durch die unmittelbar vorausgehenden Züge entsprechend zu signalisiren.

Hilfsmaschinen sind unter den Leermaschinen nicht inbegriffen und also durch vorausgehende und entgegenkommende Züge **nicht zu signalisiren**. Die Hilfsmaschinen werden also lediglich durch Läutwerksignal abgemeldet und haben auf eingeleisigen Strecken das Signal 17 c zu tragen.

Nachdem nach Vorstehendem sämmtliche ausnahmsweise verkehrende Ergänzungszüge und Leermaschinen den Bahnwärtern

nicht mehr persönlich angesagt, sondern lediglich durch die Signale der unmittelbar vorausgehenden resp. entgegenkommenden Züge angezeigt werden, erscheint es nothwendig, daß die in diesem Sinne mit specieller Weisung zu versehenden Bahnwärter, Bahnmeister und Vorarbeiter den Zugssignalen unausgesetzt die strengste und gewissenhafteste Aufmerksamkeit zuwenden und die Aufsichtsorgane hiewegen ständige Controle üben.

(Kann ein ausnahmsweise verkehrender Ergänzungszug oder ein Zugsnachläufer nicht mehr durch die unmittelbar vorausgehenden Züge vermittelst Signal 19 oder 20 signalisirt werden, so erscheint ein solcher Zug als unangesagter Sonderzug und hat demgemäß auf eingeleisiger Bahn das Signal 17c zu tragen.)

Nicht minder erscheint es nothwendig, daß den Bahnmeistern und Vorarbeitern eingeschärft werde, jeweils vor Beginn jeder die Fahrbarkeit der Bahn unterbrechenden Arbeit bei dem nächsten Bahnwärterposten anzufragen, ob nicht ein Sonderzug, Ergänzungszug, Zugsnachläufer oder eine Leermaschine angesagt bezw. signalisirt wurde und daß der Vollzug dieser wichtigen Vorschrift genau überwacht werde.

Selbstverständlich ist es nicht ausgeschlossen, daß die Bahnmeister, soferne sie am Tage des Verkehrens eines Ergänzungszuges, einer Leermaschine oder eines Schnellzugs-Nachläufers sich ohnehin auf der Strecke befinden, diesen Anlaß benützen, um die Wärter auf das Verkehren derselben aufmerksam zu machen.

Den Bahnmeistern und den Wärtern obliegt selbstredend die Controle darüber, ob jede derartige Sonderfahrt richtig von den Zügen signalisirt wird, und die Aufgabe, in jedem Falle einer Unregelmäßigkeit sofort Anzeige zu erstatten.

Nachstehend werden die in den vorausgegangenen Ausführungen mehrgenannten §§ der F. D. J. mitgetheilt.

§ 532. Die Abfahrt eines Zuges (Maschine) ist der nächsten Station immer, der Aufsichtsstation bezw. der zur Kreuzungsverlegung berechtigten Station aber nur dann telegraphisch anzuzeigen, wenn und solange eine Verspätung von 5 Minuten und darüber besteht.

Wenn jedoch Sonderzüge Allerhöchster Herrschaften auf einer Strecke verkehren, sind alle betheiligten Züge von jeder Station an die zuständige Aufsichtsstation bezw. an die zur Kreuzungsverlegung berechtigte Station auch bei fahrplanmäßigem Verkehren telegraphisch abzumelden.

Auf Linien mit elektrischen Läutwerken erfolgt die telegraphische Verständigung der nächsten Station ausschließlich durch die Läutwerke, wovon im Depeschenbuche genau Vormerkung zu machen ist. Kann wegen einer Linien- oder Apparatstörung das elektrische

Glockensignal nicht gegeben werden, so ist die Abfahrt des Zuges auch der nächsten Station mittelst des Correspondenz-Apparates telegraphisch anzuzeigen

Bei namhafter Verspätung sind sämmtliche Stationen bis zur nächsten Hauptstation mit telegraphischer Currende zu verständigen.

§ 711. Die Verständigung der Ingenieure und Bahnmeister, sowie der Stationen hat in der Regel schriftlich zu geschehen.

§ 712. Die bezüglichen Schreiben sollen mit einer durchlaufenden Currende durch den Ober-Conducteur eines Zuges an die Stationsvorstände gegen Bescheinigung abgegeben werden.

§ 713. Auf der Currende muß der Zug, bei welchem die Abgabe zu erfolgen hat, das Datum, die Geschäftsnummer und der Betreff des Schreibens, sodann die Zahl der auf einer Station abzugebenden Schreiben speciell angegeben sein.

§ 714. Werden auf einer Station mehrere Schreiben abgegeben, so ist in der Rubrik „Bemerkung" zu verzeichnen, für wen außer der Station die Schreiben bestimmt sind.

§ 715. Endlich muß auf der Currende angegeben sein, mit welchem Zuge dieselbe zurückzusenden sei, was gleichfalls unter Vormerkung auf dem Fahrbetichte durch den betreffenden Ober-Conducteur zu geschehen hat.

§ 716. Die Schreiben müssen an die Stationsvorstände oder deren Stellvertreter abgegeben werden und sind von diesen auf der Currende zu bescheinigen.

§ 717. Die Endstation der Currende hat zu prüfen, ob alle Stationen ordnungsgemäß den Empfang der Schreiben bestätigt haben und sodann den Empfang der Currende sowohl dem vorgesetzten, als demjenigen Oberbahnamte bezw. Bahnamte, von welchem die Currende ausging, gleichzeitig telegraphisch anzuzeigen. Das Oberbahnamt kann in besonderen Fällen auch anordnen, daß sämmtliche Stationen, Ingenieure und Bahnmeister den Empfang des Schreibens unmittelbar telegraphisch anzeigen.

§ 718. Auf denjenigen Stationen, auf welchen ein Ingenieur oder Bahnmeister sich befindet, hat die Zustellung der Schreiben an sie unmittelbar nach Empfang des Schreibens gegen Bescheinigung zu geschehen.

§ 719. Sind dieselben nicht anwesend, so darf die Zustellung nur dann nach ihrer Zurückkunft geschehen, wenn Gewißheit besteht, daß durch die Verzögerung keinerlei Nachtheil entsteht.

§ 720. Außerdem sind die Schreiben denselben nachzusenden oder an die für diesen Zweck von ihnen bestimmten Personen auszuhändigen.

§ 721. Ist wegen Mangel an Zeit eine schriftliche Verständigung nicht möglich, so hat diese telegraphisch zu erfolgen,

und hat in diesem Falle jede betheiligte Station die ganze Depesche umgehend wörtlich zurückzugeben und zugleich anzuzeigen, daß die Verständigung der betheiligten Ingenieure und Bahnmeister stattgefunden hat.

§ 722. Gleichfalls unmittelbar nach dem Empfange ist gegebenen Falles durch den Stationsvorstand gegen Bescheinigung der höchste Betriebs-Maschinenbeamte der Station wegen Stellung der Maschine unter Angabe der Wagenzahl zu verständigen.

§ 723. Ueberhaupt müssen alle betheiligten Beamten und Bediensteten einer bei einem Sonderzuge betheiligten Station von demselben verständigt werden.

§ 724. Der Bahnmeister hat nach erhaltener Anzeige eines Sonderzuges diesen den Wärtern seines Distrikts persönlich oder im Behinderungsfalle durch einen verpflichteten Vorarbeiter oder Ablösewärter mittelst einer von den Wärtern zu unterzeichnenden Currende anzukündigen.

§ 725. Wenn hiezu die Zeit nicht reicht und der Bahnmeister am Stationsorte nicht anwesend ist, hat der Stationsvorstand die sämmtlichen Stationen des Bahnmeister-Distriktes sofort telegraphisch hievon zu verständigen.

§ 726. Die Vorstände derselben haben auf diese Nachricht unverzüglich in der Richtung, welche der Sonderzug zu verfolgen hat, einen Bediensteten oder verlässigen Mann mit einer schriftlichen Currende bis zur nächsten Station abzuordnen.

§ 727. Jeder Bahnwärter hat die Currende zu unterschreiben und der Vorstand der nächsten Station die Ankunft der von allen Wärtern unterschriebenen Currende an die Ausgangs- und resp. Bahnmeisterstation telegraphisch zurückzumelden.

§ 728. Kein Stationsvorstand darf einen Sonderzug passiren lassen, bis er Gewißheit erlangt hat, daß sämmtliche Wärter bis zur nächsten Station verständigt sind.

§ 764. Solche Ergänzungszüge (Ersatzzüge) sind allen Stationen und durch diese den Bahnmeistern sofort bekannt zu geben und sind dieselben durch die nächst vorher verkehrenden Züge zu signalisiren.

Ein besonderes Ansagen an die Bahnwärter findet auch bei diesen Zügen nicht statt.

§ 789. Außer den Hilfsmaschinen sollen einzelne Maschinen auf freier Bahn nicht verkehren, wenn für dieselben nicht eine besondere Fahrordnung festgesetzt ist.

Eine solche ist insbesondere bei den nach einer Richtung gehenden Militärzügen festzusetzen, um die Maschinen für die nachfolgenden Züge zu erhalten.

§ 790. Die Vorspannmaschinen sollen entweder mit Zügen, oder bei regelmäßigem ständigen Verkehren nach einer hiefür besonders bestimmten Fahrordnung verkehren.

§ 791. Die ausnahmsweise Rücksendung von nicht regelmäßig verkehrenden Vorspannmaschinen allein darf nur in unvermeidlichen Fällen stattfinden, wenn ohne Rückkunft der Maschine an ihrem Stationsorte eine Unterbrechung des Dienstes eintreten würde und eine telegraphische Verständigung der Stationen und die Signalisirung der Maschine durch einen Wagenzug möglich ist.

Die Stationsvorstände und die Ober-Conducteure haften alsdann für die rechtzeitige Anbringung der Signale.

§ 792. Wenn die Vorspannmaschine ständig und regelmäßig zwischen zwei bestimmten Stationen zu verkehren hat, so ist eine Fahrordnung hiefür ein für allemal festzusetzen und treten die Bestimmungen bezüglich der Ergänzungszüge gleichmäßig in Anwendung.

§ 793. Für jede leer zurückgehende Vorspannmaschine ist ein regelmäßiger Stundenpaß auszustellen und funktionirt der Lokomotivführer zugleich als Ober-Conducteur.

§ 794. Der Vorstand der Station, welcher die Vorspannmaschine zurückschickt, ist verantwortlich für die Einhaltung der für die Fahrsicherheit gegebenen Anordnungen.

Welche Bestimmungen gelten für Feuerwehren hinsichtlich der Benützung des Telegraphen und der k. b. Staatseisenbahnen in Brandfällen?

Bei ausgebrochenen Bränden darf die Staatseisenbahn und die Telegraphenanstalt unter nachstehenden Bedingungen unentgeltlich benützt werden.

Die Bewilligung zur Benützung der Bahn wird von dem Stationsvorstande auf schriftliches oder bei Gefahr auf Verzug mündliches Verlangen eines Bezirksbeamten oder Vertreters der Gemeindebehörde ertheilt und sogleich die Anordnung behufs der Beförderung getroffen.

Der Transport ist auf Löschgeräthe und Löschmannschaft beschränkt. Bei Mangel an Platz genießt die organisirte Feuerwehr den Vorzug der Beförderung. Der Stationsvorstand hat dem Führer der Mannschaft über die Anzahl der zu befördernden Personen und Löschgeräthe einen Vorweis zur Hin- und Rückfahrt auszustellen, welcher vor der Abfahrt dem Oberconducteur behufs Vormerkung auf dem Fahrberichte vorzuzeigen und bei der Rück-

fahrt als Beleg zum Fahrberichte einzuziehen ist. Die Beförderung erfolgt in der Regel mit den gewöhnlichen Zügen; je nach Sachlage dürfen ausnahmsweise auch Schnellzüge benützt werden. Vorausgesetzt wird dabei, daß dadurch keine Fahrtstörungen eintreten und nicht auf freier Bahn angehalten werden müßte.

Bei größeren Brandfällen kann auch zur Beschleunigung von Lokomotivstationen aus bis auf eine Entfernung von 6 Stunden ein Sonderzug zugestanden werden, wenn derselbe rechtzeitig angemeldet, durch den nächstvorhergehenden Zug vorschriftsmäßig signalisirt und bis zur Endstation telegraphisch angesagt worden ist.

Der Stationsvorstand, welcher den Sonderzug absendet, ist für die Vorkehrung der nöthigen Sicherheitsmaßregeln, Signalisirung, Bestimmung der Kreuzungen, Verständigung des Personals bei dem Extrazuge und den Gegenzügen ꝛc. verantwortlich.

Den Sonderzug hat der Staatsbahningenieur resp. ein anderer Beamter zu begleiten, der auch für die Rückfahrt unter persönlicher Verantwortung dieselben Sicherheitsmaßregeln zu treffen hat, wenn der Zug aus triftigen Gründen nicht mit einem gewöhnlichen Zuge vereinigt werden kann, was in der Regel zu geschehen hat, sondern als Sonderzug verkehrt. Auch dem Sonderzug muß ein Fahrbericht mitgegeben werden, welcher mit dem Vortrag der beförderten Mannschaft und Geräthschaften durch Vermittlung des Oberbahnamtes an die Generaldirektion vorzulegen ist.

Jeder derartige Sonderzug muß dem Oberbahnamte sogleich telegraphisch angezeigt werden.

Maschinen, welche an einzelnen Stationen für den Betriebsdienst in Reserve gestellt sind, dürfen zu solchen Sonderzügen nicht verwendet werden.

Staats- und Bahntelegraph dürfen bei Brandfällen für Feuerberichte oder Mittheilungen zu Löschzwecken durch den Vertreter des Bezirksamtes oder der Gemeindebehörde oder den Commandanten der Feuerwehr unentgeltlich benützt werden.

Die zu befördernden Mittheilungen werden dem Stationsvorstande schriftlich übergeben, der für unverzügliche Beförderung als Dienstsache zu sorgen hat. Die Annahme, Beförderung und Zustellung hat auch außer der geschäftsmäßigen Dienstzeit bei Tag, wie bei Nacht unverzögert zu erfolgen. Ist die Beförderung aus irgend einem Grunde nicht sofort thunlich, so ist der Aufgeber hievon zu verständigen. (G. D. E. 29450 v. 7. IX. 68; siehe auch V.-Bl. 27 v. 12. IV. 77.)

Welche Bestimmungen sind hinsichtlich der Ausfertigung und Führung der Fahrberichte hauptsächlich zu beachten?

Beim Ausfüllen des Kopfes ist zunächst darauf zu sehen, daß — falls die Wirksamkeit des Fahrberichtes auf 2 Tage sich erstreckt — der Datum in Bruchform, z. B. 1/2. Juli, vorzutragen ist.

Bei Zügen, welche nicht die ganze in der Ueberschrift des Fahrberichts-Formulares bezeichnete Strecke durchfahren, ist diese vom Abfertigungsbeamten der Zugsausgangsstation richtig zu stellen. Bei Zügen, welche auf großen Strecken verkehren und bei denen ein halber Bogen des Fahrberichts-Formulares zur Bethätigung der verschiedenen Einträge erfahrungsgemäß nicht ausreicht, ist ein ganzer Bogen zu verwenden. Den Ober-Conducteuren ist eine geringe Anzahl Fahrberichts-Formulare, welche im Bedarfsfalle als Beilagen zu verwenden sind, auszuhändigen.

In allen Fällen, in denen eine Beilage zum Fahrbericht verwendet wird, ist dies am Kopfe des eigentlichen Fahrberichtes durch die Bemerkung zu kennzeichnen: Mit einer Fahrberichts-Beilage.

Das ×- oder ○-Zeichen ist in Rubrik 2 stets dann nachzutragen, wenn der betreffende Zug eine Kreuzung mit einem Sonder-, Ergänzungs-, Bier- oder Materialzug 2c. zu bestehen oder die Verlegung einer Kreuzung bezw. Ueberholung stattgefunden hat. (Vgl. G. D E. vom 17./XI. 92 Nr. 110307/24663 II.)

Wenn ein Zug verspätet oder früher abgeht, so ist in der Ueberschrift des Fahrberichtes gleichwohl die fahrplanmäßige Abfahrtszeit vorzutragen; die wirkliche Abgangszeit hingegen ist bei der Zugsausgangsstation vorzutragen.

Die Rubriken 5/6 und 9/10 sind bei jeglichen Abweichungen von der festgesetzten Fahrordnung, also auch bei früheren Verkehren des Zuges, so lange auszufüllen, bis der betreffende Zug wieder in seinen fahrplanmäßigen Kurs gelangt ist.

Hiebei sind die Einträge in die Rubriken 9 und 10 von Station zu Station zu vollziehen, während sie bei den Rubriken 5 und 6 nur bei jenen Stationen erforderlich erscheinen, für welche ein Aufenthalt von mehr als einer Minute vorgesehen ist, oder in welcher eine Ueberschreitung oder Kürzung des festgesetzten Aufenthaltes eintritt.

Sämmtliche in einem Zug befindliche Fahrzeuge — mit alleiniger Ausnahme der Zugs-, Vorspann- und Schubmaschinen — also auch kalte Maschinen, mögen dieselben unter Frachtberechnung oder dienstlich, wie z. B. zur Werkstätte gesendete Lokomotiven, verkehren, sind in die Rubriken 11 mit 15 des Fahrberichtes

lediglich der Zahl nach ohne einen Beisatz in Worten einzutragen und ist hiebei jede Maschine, jeder Tender, ferner jeder Schlaf-, Restaurations-, Bahnpost- oder sonstige Wagen, ohne Rücksicht auf sein Eigengewicht oder seine Belastung, je als ein Fahrzeug zu rechnen. Restaurationswagen werden wie Personenwagen in der Rubrik 11, Küchenwagen und kalte Maschinen, bezw. Tender, wie beladene Güterwagen in der Rubrik 13 und zwar in einer Summe mit den übrigen Wagen der gleichen Gattung vorgetragen. Das Gewicht sämmtlicher in einem Zuge befindlichen Fahrzeuge wird nach Maßgabe der Vorbemerkungen zu den Bestimmungen über die Maximalbelastung der Eisenbahnzüge berechnet und als Belastung des Zuges in der Rubrik 16 ziffermäßig und ohne einen Beisatz in Worten vorgetragen. Die arbeitenden Maschinen sind auf der Rückseite des Fahrberichtes in den hiezu bestimmten Rubriken zu verzeichnen.

Bei Berechnung der Zugsbelastung wird bei Schnell- und Personenzügen jeder laufende Personen-, Gepäck- oder Bahnpostwagen, einerlei ob leer oder besetzt, als ein Wagen gezählt.

Wagen mit einem Eigengewichte von mehr als 15000 kg werden bis zu einem Eigengewichte von 22500 kg eineinhalbfach, von über 22500 kg bis 30000 kg doppelt, von über 30000 kg zweieinhalbfach gerechnet.

Sämmtliche bayerischen zwei- und dreiachsigen Personenwagen werden unbeachtet des etwa höheren Eigengewichtes als 15000 kg nur einfach gezählt.

Bei Beförderung von Güterwagen mit Schnell- und Personenzügen wird jeder leere oder beladene Wagen bis zu 15000 kg Bruttogewicht einfach, bis zu 22500 kg eineinhalbfach u. s. w. wie die Personenwagen gezählt.

Bei der Gesammtzugslast (Rubrik 16 des Fahrberichtes) sind bei Personenzügen Bruchtheile bis 0,5 nach abwärts und über 0,5 nach aufwärts abzurunden.

Bei den Güterzügen werden 17 t Bruttogewicht für eine Belastung zu Grunde gelegt und ist hienach für einen Personenwagen, einen leeren oder gering beladenen Güterwagen

bis zu	8 t	Bruttogewicht	= 0,5 Belastung
über	8—12 t	„	= 0,7 „
„	12—17 t	„	= 1,0 „

zu zählen.

Für ausgelastete Güterwagen ist zu rechnen:

Wagen mit	10 t	Tragfähigkeit	= 1 Belastung
„ „	12,5 t	„	= 1,2 „
„ „	15 t	„	= 1,4 „
„ „	20 t	„	= 1,6 „

Bei der Gesammtlast der Güterzüge sind sich etwa ergebende Bruchtheile der Belastung zu vernachlässigen.

Treten Wagen auf, welche nach diesen Angaben nicht gerechnet werden können, so ist für solche Fälle immer die Belastungseinheit = 17 t maßgebend und jede Ueberschreitung nach halben Belastungen aufzurunden.

Zur Ermöglichung der Berechnung der Zugsbelastung nach dem Bruttogewicht ist auf den Beklebezetteln der beladenen Wagen anzuschreiben:

a) das Eigengewicht des Wagens, wie es an demselben vorgemerkt ist,
b) das wirkliche Gewicht der Ladung, wie es in den Begleitpapieren angegeben und
c) das hieraus sich ergebende Bruttogewicht des Wagens, sämmtliche Angaben in Tonnen.

Bei Viehladungen sind, wenn das Gewicht der Ladung nicht erhoben werden kann, für die verschiedenen Thiergattungen nachstehende Gewichte zu rechnen:

für ein Pferd, Füllen oder Maulthier	300	kg
„ einen Stier, Ochsen oder eine Kuh	400	„
„ ein gemästetes Schwein	150	„
„ ein ungemästetes Schwein	75	„
„ einen Frischling	25	„
„ ein Kalb oder einen Esel	75	„
„ einen Hammel, ein Schaf, ein Lamm oder eine Ziege	50	„

Für eine auf eigenen Rädern laufende kalte Lokomotive ohne Tender, gleichviel welcher Klasse dieselbe angehört, werden 4 Belastungen gezählt, für einen auf eigenen Rädern laufenden Tender, leer oder mit Maschinentheilen beladen, 2 Belastungen.

Die Belastungsberechnung bei den mit 75 km Grundgeschwindigkeit fahrenden Zügen geschieht folgendermaßen:

„Auf einem eigenen Zettel, der als Fahrberichtsbeilage zu behandeln ist, hat der Ober-Conducteur der in Frage kommenden Züge die sämmtlichen in seinem Zuge befindlichen Wagen nach Nummer, Einstellungs- und Bestimmungsstation und Wagengewicht zu notiren, die Einzelngewichte zusammenzuzählen und hieraus die Tonnenbelastung festzustellen.

Die auf diese Weise gefundene Zahl ist unter Beisetzung des Wortes „Tonnen“ in Rubrik 16 aufzunehmen.

Sich bei Addition der Wagengewichte ergebende Bruchtheile einer Tonne bleiben unberücksichtigt und haben deshalb in Rubrik 16 lediglich ganze Tonnen zu erscheinen.“

Wenn sich die Wagenzahl ändert, ist stets die Gesammtzahl neu einzusetzen. Das Gleiche hat bei den in den Fahrberichten für die Frequenzberechnung gezogenen, durch stärkeren Druck angedeuteten Theilstrichen zu geschehen.

Ist eine der in Rubrik 11 bis 15 vorgesehenen Wagengattungen nicht vertreten, so ist deren Fehlen in der betreffenden Rubrik durch einen Vacatstrich (—) zu bezeichnen.

In der Rubrik „Name ꝛc. des Zugpersonals" darf nur jenes Personal eingetragen werden, welches den Zug im Dienst begleitet.

Das turnusmäßig mit einem Zuge außer Dienst fahrende Personal ist vom Ober-Conducteur in Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle" vorzutragen.*

Personal, welches sich nicht turnusmäßig bei einem Zuge befindet, ist vom Abfertigungsbeamten auf dem Fahrbericht in der Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle" unter Begründung der Fahrt vorzutragen.*

Wird solches nicht turnusmäßiges Personal ausnahmsweise im Dienste verwendet, so ist es außerdem auch vom Ober-Conducteur in der Seitenrubrik „Name des Zugspersonals" einzutragen.*

Das mit Freifahrtsvorweisen versehene Personal ist in der Rubrik „Freifahrten" vorzumerken.

Ebendaselbst haben die Namen aller jener Personen Platz zu finden, welche den Zug mit irgend einer Freifahrts-Legitimation benützen.

Das bei einem Zuge zur Diensterlernung befindliche und mit Freifahrts-Legitimationen versehene Personal ist jedoch nicht in Rubrik „Freifahrt", sondern in Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle" und zwar vom Abfertigungsbeamten einzutragen.*

Das zur Diensterlernung oder außerdienstlich mit einem Zuge fahrende Personal hat sich beim Abfertigungsbeamten behufs Vortrag im Fahrberichte rechtzeitig zu melden. (Vgl. G. D. E. vom 31./X. 92 Nr. 107485/23987 II.)

Ist die Giltigkeitsdauer der Freifahrts-Legitimationen abgelaufen, so ist hierüber in der Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle" ausdrücklich Vormerk zu machen.

In der Rubrik für „Besondere Vorfälle" sind ferner noch vorkommenden Falles einzutragen:

1. Alle dem Zuge etwa zugestoßenen Unfälle und zwar bei solchen an Ueberfahrten unter dem ausdrücklichen Beisatze, ob die Schranken geschlossen waren oder nicht.

---

* Siehe die beigefügten Mustereinträge.

2. Alle durch den Zug etwa veranlaßten oder bei ihm vorgekommenen Beschädigungen von Personen, Gütern und Fahrmitteln nebst Angabe der Veranlassung, sowie der Nummer und Eigenthumsmerkmale der beschädigten Wagen, bezw. bei Maschinen der Art und Weise, sowie des Umfanges des Schadens.
3. Wahrgenommene Unregelmäßigkeiten, insbesondere in Bedienung der Wechsel und der Schranken, sowie der Signale.
4. Vorschriftswidrige Fahrtkürzungen.
5. Jede auf der Strecke eingetretene Fahrtversäumniß unter Angabe der Veranlassung.

   Beträgt dieselbe von einer Haltstation zur andern mindestens 5 Minuten, so hat der Lokomotivführer den betreffenden Vortrag unterschriftlich zu bestätigen.

   Falls er diese Bestätigung verweigert, hat der Oberconducteur hievon ausdrücklich Vormerkung zu machen.

   Vorträge über Fahrtversäumnisse, welche durch ungünstige Witterung (Glatteis, Schnee, heftiger Wind, Regen ꝛc.) veranlaßt sind, bedürfen der Bestätigung des betreffenden Abfertigungsbeamten.
6. Muß ein Zug vor einem Sperrsignal anhalten, so hat dies der Oberconducteur auf dem Fahrberichte vorzutragen.

   Die Ursache, warum der Zug vor dem Sperrsignal anhalten mußte, ist in der Regel vom Abfertigungsbeamten im Fahrberichte einzutragen. Wenn jedoch ein Zug vor dem Sperrsignal anhalten muß, welcher dann die Station ohne Anhalten passiren darf, so kann selbstredend dieser Vortrag auf dem Fahrberichte vom Abfertigungsbeamten dieser Station nicht gemacht werden. In solchen Fällen hat dieser Beamte über das Anhalten des Zuges vor dem Sperrsignal eine Meldung zu schreiben, welche dem k. Oberbahnamte vorzulegen ist.
7. Die Aufenthaltsüberschreitungen und deren Begründung.

   Hiebei ist zunächst zu bemerken, daß die Einträge über die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Fahrberichten durch die Oberconducteure stets dann zu erfolgen haben:
   a) wenn die fahrplanmäßige Aufenthaltszeit weniger als 5 Minuten beträgt;
   b) wenn die in Folge Aufenthaltsüberschreitung sich ergebende wirkliche Aufenthaltszeit oder die Verzögerung der Abfahrtszeit auf der Zugsausgangsstation 5 Minuten nicht übersteigt;
   c) wenn ein fahrplanmäßiger Aufenthalt von 5 Minuten und darüber auf weniger als 5 Minuten abgekürzt wird.

Dagegen haben die Einträge durch den Abfertigungsbeamten zu erfolgen:

a) wenn die fahrplanmäßige Aufenthaltszeit 5 Minuten oder mehr beträgt;
b) wenn eine Ueberschreitung der 5 Minuten oder mehr betragenden Aufenthaltszeit stattfindet;
c) wenn die weniger als 5 Minuten betragende fahrplanmäßige Aufenthaltszeit überschritten wird und die sich ergebende wirkliche Aufenthaltszeit mehr als 5 Minuten beträgt (z. B. wenn in einer Station mit 1 Minute fahrplanmäßigen Aufenthalt die Abfertigung des Zuges 6 Minuten in Anspruch nimmt);
d) wenn die Verzögerung der Abfahrtszeit von einer Zugsausgangsstation mehr als 5 Minuten beträgt.

Verzögerungen durch Postabfertigung bedürfen der Bestätigung durch die Postbeamten nicht mehr, doch ist das Postpersonal jeweils auf die im Fahrberichte erfolgende diesbezügliche Constatirung aufmerksam zu machen.

8. Das Halten auf freier Bahn und vor den Sperrsignalen bei allen Zügen, sowie das Halten der Schnell- und Sonderzüge an Nichthaltestellen stets unter genauer Zeitangabe.

9. Bei Vorspannmaschinen, welche nicht durch Zugsschwere veranlaßt sind, der Grund ihrer Beigabe. (Mehr als zwei arbeitende Maschinen dürfen gemäß § 599 der Fahrdienstinstruktion einem Zuge nicht vorgespannt werden. Drei Maschinen sollen nur behufs Rückgangs leerer Vorspannmaschinen bei einem Zuge sich befinden, wenn die dritte Maschine unbedingt an ihrem Stationsorte nothwendig ist und daher ihr Ausbleiben eine Störung des regelmäßigen Dienstes zur Folge haben würde. Werden drei Maschinen vorgespannt, so ist jederzeit auf dem Fahrberichte vorzutragen, welche Maschine als „nicht arbeitend“ im Zuge läuft.)

10. Jene Fahrzeuge, welche ein größeres Eigengewicht als 15000 Kilogramm haben, ferner außergewöhnliche Transportgegenstände, wie Salon- und Krankenwagen, kalte Maschinen, Tender 2c. unter Angabe der Zu- und Abgangsstation, des Gewichtes, der Eigenthumsmerkmale und der Zeichen und Nummer der einzelnen Fahrzeuge.

Bei Salon- und den nicht im regelmäßigen Dienst laufenden Personenwagen fremder Verwaltungen ist außerdem noch die Anzahl der gelösten Fahrkarten und der Name des den Wagen benützenden Reisenden vorzutragen. Bei Schlafwagen ist die Zahl der in denselben befindlichen Reisenden vorzutragen.

11. Wahrnehmungen über besonders mangelhafte Stellen der Bahn oder auffallend unruhigen Gang des Fahrmaterials.
12. Uebertretungen der bahnpolizeilichen Vorschriften unter Benennung der Fehligen.
13. Alle Wagen fremder Verwaltungen mit über 15000 Kilogramm Eigengewicht. (Für bayerische zwei- und dreiachsige Personenwagen entfällt dieser Vortrag, auch wenn diese Wagen ein etwas höheres Eigengewicht haben, als 15000 Kilogramm.)
14. Alle jene Fälle, in welchen wegen Platzmangel Reisende im Gepäckwagen oder in Coupés untergebracht werden müssen, für welche deren Fahrkarte nicht lautet.
15. Alle Hofsendungen und Militärtransporte unter Anlegung der verschiedenen Certifikate und Beförderungsscheine; in letzter Hinsicht ist besonders darauf zu achten, daß die Abschnitte der Militärfahrscheine stets an der Zielstation des betreffenden Transportes einzuliefern sind.
16. Eingehobene Ersatzbeträge für Wagenbeschädigungen unter genauer Bezeichnung der betreffenden Wagen.
17. In den Wagen zurückgelassene Gegenstände; deren Empfang ist von jenem Abfertigungsbeamten, welcher den Fundgegenstand in Empfang nimmt, auf dem Fahrberichte zu bescheinigen.
18. Geschenke, welche der Oberconducteur bei besonderen Gelegenheiten, wie z. B. bei Reisen Allerhöchster und Höchster Personen erhält. Dabei ist zu bemerken, ob dieselben für den Oberconducteur allein oder zur Verteilung unter das gesammte Zugspersonal bestimmt sind.
19. Bei Sonderzügen sind in der Rubrik „Bemerkungen ꝛc.“ die Namen der die Sonderzüge begleitenden Beamten vorzutragen, unter besonderer Angabe der auf der Maschine Fahrenden.

Bezüglich des für die Zeiteinträge im Fahrberichte giltigen Moments ist Nachstehendes zu beachten:

a) Als Zeitpunkt der Ankunft gilt bei den Zügen, welche auf der Station anhalten, der vollständige Stillstand des Zuges.
b) Bei den die Station ohne Anhalten passirenden Zügen gilt als Zeitpunkt der Ankunft bezw. der Durchfahrt der Moment, in welchem der Dienstwagen und zwar gleichviel, ob derselbe am Anfange oder am Ende des Zuges steht, am Stationsgebäude angekommen ist.

Die Ober-Conducteure von Zügen, welche mit nicht fahrplanmäßigen Sonder- oder Materialzügen, sowie mit Ergänzungszügen (Bier- und Marktzügen), Kreuzungen oder Ueberholungen zu bestehen haben, sind gehalten, die Lokomotivführer ihrer eigenen Züge von dem Verkehren der genannten außergewöhnlichen Züge

zu verständigen und, soweit Sonderzüge und Materialzüge in Frage kommen, die hiefür ausgestellten Kreuzungs- und Ueberholungsbefehle den Lokomotivführern zu behändigen. Die letzteren haben ihrerseits die erfolgte Verständigung bezw. den Empfang der bezüglichen Kreuzungs- oder Ueberholungsbefehle durch Unterschrift auf dem Fahrberichte zu bestätigen.

Vor der Uebergabe der Führerbefehle hat der Ober-Conducteur dieselben mit dem Fahrberichts-Eintrag zu vergleichen.

Beilagen zu den Fahrberichten, welche bei den Fahrberichten zu verbleiben haben und mit diesen zur Einsendung zu bringen sind, sind an die letzteren an den linksseitigen Oberecken mit Klammern, Heftfaden oder Oblaten derart zu verbinden, daß ein Abfallen vermieden bleibt.

Die Freifahrts-Legitimationen sind von den Ober-Conducteuren vermittelst Klammern an den Fahrberichten zu befestigen, damit bei deren Abnahme die Fahrberichte nicht beschädigt werden. Stecknadeln sollen zum Anheften von Freifahrts-Legitimationen nicht verwendet werden, da hiedurch leicht Verletzungen vorkommen können.

Die an die Fahrberichte befestigten Freifahrts-Legitimationen sind bei den Oberbahnämtern nach Prüfung und Vergleichung der Einträge abzunehmen und gesammelt unter Couvert den einzusendenden Fahrberichten beizupacken.

Alle Fahrberichtseinträge müssen sauber und deutlich geschrieben und Schreibversehen stets so geändert werden, daß der ursprüngliche Vortrag noch leserlich ist.

Rasuren sind durchaus unzulässig.

Die Ober-Conducteure dürfen nie von den Beamten vorgetragene Bemerkungen selbst ändern, sondern sie müssen nöthigenfalls berichtigende oder ergänzende Bemerkungen unter die betreffenden Vorträge setzen.

Desgleichen ist bei den Fahrberichtseinträgen sich stets der thunlichsten Kürze zu befleißigen; doch darf dies nicht auf Kosten der Deutlichkeit geschehen. In letzterer Hinsicht wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß Vorträge wie „Warten auf Bahn frei" oder „Signal 17 c von . . . bis . . ." unzulässig sind.

Es hat in solchen Fällen der Vortrag zu lauten:

a) Warten auf Meldung, daß Zug Nr. . . in N. . . . . . eingetroffen ist.

b) Zug Nr. . . hat von . . . . bis . . . . Signal 17 c rothe Scheibe (bezw. rothes Licht) am Kamin der Lokomotive aufzustecken.

Bei Signalvorschriften muß ferner auch stets der Grund derselben angegeben sein.

Alle Fahrberichtseinträge müssen mit Tinte gemacht werden; ausnahmsweise darf auch der Tintenstift zur Anwendung kommen, jedoch nur dann, wenn die Einträge außerhalb des Bureaus erfolgen und dadurch Zeitverlust verhütet wird *

Die in der Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle“ zu machenden Vorträge sind genau der Reihenfolge nach zu bethätigen.

---

* Die G. D. E. Nr. 77832 vom 24. VIII. 89 besagt **unter Anderem** Folgendes:

„Mit G. D. E. v. 24. April l. J. Nr. 35236/6271 II wurde genehmigt, daß die Einträge auf den Fahrberichten, welche kurz vor Abfahrt des Zuges außerhalb der Bureaulokalitäten nothwendig werden, mit Tintenstift gemacht werden dürfen, namentlich wenn dadurch ein größerer Zeitaufwand vermieden werden kann.

Mit der Genehmigung dieser Tintenstiftseinträge, unter welche, abgesehen von jenen Vorträgen, welche von den Hauptabfertigungsstationen vor Behändigung des Fahrberichtes an den Oberconducteur vorgenommen werden können, selbstverständlich alle, schon im Hinblicke auf die Bestimmungen des § 642 der Fahrdienstinstruktion am Zuge bezw. im Dienstwagen zu bethätigenden Einträge zu rechnen sind, glaubte man die bestimmte Erwartung hegen zu dürfen, daß fernerhin unnöthige Verzögerungen in der Zugsabfertigung hintangehalten werden würden.

Neuerliche Wahrnehmungen lassen jedoch ersehen, daß die Zugabfertigungsbeamten nach wie vor, entgegen den Bestimmungen des § 642 der Fahrdienstinstruktion und trotz des diesseitigen Entgegenkommens, durch Genehmigung der Tintenstiftseinträge, sich entweder den Fahrbericht vom Oberconducteur behändigen lassen, um denselben in die Bureaulokalitäten mitzunehmen, oder sogar von diesem die Abgabe des Fahrberichtes im Bureau verlangen, und sich nicht veranlaßt sehen, während des Aufenthaltes der Züge auf ihrer Station, wie solches Vorschrift, auf dem Perron zu verweilen.

Abgesehen davon, daß durch ein derartiges Verfahren ein etwa nothwendiges Eingreifen derselben, wie solches sehr häufig erforderlich wäre, sowie eine hiemit verbundene prompte Zugsabfertigung unmöglich gemacht wird, vermögen dieselben auch in Folge ihrer Abwesenheit vom Zuge nicht zu sehen, ob der Zug abfahrtsbereit ist, so daß, wie schon wahrgenommen wurde, der Oberconducteur sich in's Bureau begeben mußte, um Meldung über Abfahrtsbereitschaft zu erstatten und den in der Regel erst auf Grund dieser Meldung zur Ausfüllung gelangenden Fahrbericht behändigt zu erhalten.

Folge hievon, außer den schon berührten Mißständen, ist, daß bei Zugsverspätungen an den kleineren Aufenthaltszeiten gar nichts, an größeren bedeutend weniger als möglich gekürzt wird, während bei steter Anwesenheit am Zuge und Ausfüllung des Fahrberichtes daselbst, oder im Dienstwagen auf Grund der eigenen Wahrnehmungen sofort der zur Abfahrt bereitstehende Zug aus der Station gelassen werden könnte.

Ebenso mußte zum Oefteren wahrgenommen werden, daß seitens der Zugsabfertigungsbeamten die Fahrberichtseinträge nicht mit jener Genauigkeit vollzogen werden, welche ein genaues Bild über Ankunft und Abfahrt der Züge in den Stationen ersehen lassen, und insbesondere sehr häufig eine frühere als die wirkliche Abfahrtszeit im Fahrberichte vorgetragen wird.

„Dieses, mit den bestehenden Vorschriften im Widerspruche stehende Verfahren ist um so mehr zu tadeln, als der Fahrbericht eine Urkunde darstellt, welche nur absolut richtige und zutreffende Einträge enthalten darf. Es sind deshalb dem betheiligten Personale die einschlägigen Vorschriften in Erinnerung zu bringen.“

Auf jenen Fahrberichten, welche für mehrere Züge kleinerer Strecken benützt werden, sind behufs besserer Uebersicht die Bemerkungen für jeden Zug durch einen Querstrich abzuschließen und so von den folgenden getrennt zu halten.

Bei Fassung der Bemerkungen ist darauf zu achten, daß die Begriffe Zugsschwere und Zugsgröße nicht verwechselt werden.

In der Rubrik „Anschlußversäumnisse" sind die Nummern aller jener Züge vorzutragen, an welche der verspätete Zug bei fahrplanmäßigem Eintreffen Anschluß gehabt hätte.

Auf den Fahrberichten gemachte Vormerkungen der Ober-Conducteure über Witterungsverhältnisse und Uhren-Differenzen bedürfen stets der Bestätigung des Abfertigungsbeamten.

Die Abfertigungsbeamten haben ferner auf den Fahrberichten noch vorzutragen:

a) Dekorirungen von Maschinen nebst der bezüglichen oberbahnamtlichen Genehmigung;
b) das Ausfallen von regelmäßigen Güterzügen und von Ergänzungszügen, wenn dieselben längere Zeit hintereinander verkehrten;
c) wenn Züge auf Stationen anzuhalten haben, auf welchen dies regelmäßig nicht geschieht;
d) wenn Züge ausnahmsweise vor Stationen zu halten haben;
e) wenn Güterzüge auf freier Bahn anzuhalten haben, um Wagen abzuhängen;
f) wenn gemäß § 503 der F. D. I. Zügen der Auftrag zur Beschleunigung der Fahrt oder Kürzung der Fahrzeit zu ertheilen sind;
g) wenn an gewissen Punkten langsam zu fahren ist und diesbezügliche Signale zu beachten sind;
h) wenn Aenderungen der regelmäßigen Kreuzungen und Ueberholungen eintreten;
i) die mit Sonder- und Materialzügen zu bestehenden Kreuzungen und Ueberholungen;
k) das Verkehren von Ergänzungs-, Vieh-, Bier- und Marktzügen;
l) die unterwegs mitzunehmenden Wagen.

Dieser Eintrag hat auf einem besonderen Zettel (Unterwegswagenzettel) zu erfolgen, welcher dem Ober-Conducteur mit dem Fahrberichte zu übergeben ist. Auf Grund dieser Aufschreibung hat der Ober-Conducteur das übrige Zugspersonal von den unterwegs vorzunehmenden Rangirmanövern zu verständigen.

m) Auf den Fahrberichten von Sonderzügen ist durch den Abfertigungsbeamten die Veranlassung des Sonderzuges, die Art der Bezahlung (Angabe, ob und in welcher Höhe Taxen eingehoben oder gestundet worden sind), sowie, wenn die Taxberechnung auf Grund des § 10 Buchstabe A der Verkehrs-Ordnung erfolgt, die Anzahl der zahlbaren Achsen, nach Personen- und Güterwagen ausgeschieden, vorzutragen;

n) desgleichen ist bei Abfertigung von Hilfsmaschinen und Hilfszügen über die Veranlassung kurzer Fahrberichts-Vortrag zu machen.

Bei verspäteten Zügen ist auch von den Ober-Conducteuren bezw. Abfertigungsbeamten auf den Fahrberichten kurz vorzutragen, aus welchem Grunde eine Kürzung der Aufenthaltszeit nicht stattfinden konnte. (Dieser Vortrag soll in der Regel geschehen, wenn auf einer Station Personenzüge einen Aufenthalt von mehr als 3, Güterzüge von mehr als 5 Minuten haben.)

Die Abfertigungsbeamten der Zugsendstationen haben die daselbst eingelieferten Fahrberichte und zwar im Beisein des Ober-Conducteurs zu prüfen, über etwa gefundene Differenzen dem letzteren sogleich Vorhalt zu machen und eventuell erforderliche Ergänzungen oder Berichtigungen sofort durch denselben vornehmen zu lassen.

Ueber alle besonderen Vorkommnisse, Versäumnisse und Unregelmäßigkeiten sind von den Endstationen Auszüge auf dem vorgeschriebenen Formulare zu fertigen und dieselben (event. mit den nöthigen Vernehmungen des betheiligten Stationspersonals), mit den Fahrberichten und zwar mit dem ersten Zuge am Morgen des folgenden Tages dem vorgesetzten Oberbahnamte einzusenden, wobei die Fahrberichte nach den fortlaufenden Nummern der Züge zu ordnen sind.

Außer diesen Auszügen sind noch besondere Auszüge über Maschinendefekte anzufertigen und unverweilt jener Betriebswerkstätte zuzusenden, welche zunächst in der Lage ist, Art und Umfaug des Defektes, sowie Veranlassung und etwaiges Verschulden näher zu constatiren. Von der betreffenden Werkstätte ist sodann der Auszug mit obiger Constatirung versehen mit Beschleunigung zur Weiterbehandlung dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

In jenen Fällen, in welchen die ersten Constatirungen über einen Maschinendefekt bei einer dem Oberbahnamte nicht unterstellten Werkstätte zu erfolgen haben, ist der zu fertigende Fahrberichts-Auszug nicht direkt an die fremde Werkstätte, sondern sofort an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden.

Die den Auszug fertigende Station hat zur Vermeidung doppelten Auszugs auf dem Fahrberichte an treffender Stelle die Extrahirung durch Beifügung der Station, des Datums und des Namens des Extrahenten zu bestätigen.

Diese auf Formular 2443 zu fertigenden Auszüge haben zu erfolgen:

a) wenn eine ausschließlich durch den Maschinendienst verursachte Verspätung von mehr als 30 Minuten vorliegt;
b) wenn ein Zug aus irgend einem Grunde eine Hilfsmaschine requiriren mußte;
c) wenn größere, den Reparaturkostenbetrag von 50 Mk. übersteigende Beschädigungen von Maschinen oder Wagen während der Fahrt vorgekommen sind.

Beispiele für Fahrberichtseinträge, welche von den Oberconducteuren zu bethätigen sind.

1. Zug 944 hat in Riem 1 Minute Aufenthalt. Infolge Verspätung des vorausgehenden Zuges 2322 trifft die Meldung, daß Zug 2322 in München-Ost angekommen, erst um VIII[10] ein, so daß sich der Aufenthalt von 1 Minute auf 4 Minuten erhöht.

Der Fahrberichtsvortrag hat zu lauten: „Riem: Warten auf Meldung, daß Zug 2322 in München-Ostbhof eingetroffen.

Stumpf, Oberconducteur.

2. In A wurde Zug 2320 gestellt, behufs Mitnahme von 2 mit Steinen beladenen Wagen nach B.

Nachdem Wagen nicht angesagt waren und der Zug seine volle Belastung hatte, mußten dieselben zurückgelassen werden.

Stumpf, Oberconducteur.

3. Zug N hatte von B bis C Signal 19 zu tragen; der bezügliche Signalbefehl war dem Wagenwärter vor Abfahrt in A eingehändigt worden. Trotzdem hat derselbe das Signal in C nicht abgenommen, sondern bis D beibehalten.

Stumpf, Oberconducteur.

4. Bei Kilometer 36 zwischen A und B mußte der Führer den Zug stellen, weil an dieser Stelle eine Schafherde auf dem Bahnkörper weidete.

Nachdem die ohne Aufsicht befindlichen Schafe von dem Zugpersonale vom Bahnkörper weggetrieben waren, konnte der Zug seine Fahrt ohne weitere Störung fortsetzen. Thiere sind keine zu Schaden gekommen.

Stumpf, Oberconducteur.

5. Bei Vorüberfahrt des Zuges N hatte der Bahnwärter auf Posten Nr. 7 die von ihm in der Richtung gegen A zu

bedienende Schranke nicht geschlossen. Die unmittelbar an seinem Haus vorüberführende Straße war vorschriftsmäßig gesperrt. Anwesend auf dem Posten war eine Frauensperson, welche jedoch die vorgeschriebene Armbinde nicht angelegt hatte.

Stumpf, Oberconducteur.

6. In D mußte Zug vor dem Sperrsignale halten, weil dieses Signal die Haltstellung zeigte.

Nach ungefähr 3 Minuten kam ein Stationsbediensteter mit der schriftlichen Weisung des Stationsvorstandes, daß Zug einfahren dürfe und das Sperrsignal, welches wegen eines Defektes nicht gezogen werden könne, nicht weiter zu beachten sei

Stumpf, Oberconducteur.

Anmerkung: Die Versäumniß ist in diesem Falle als Streckenversäumniß auszuweisen.

Wenn beispielsweise die Fahrzeit von C nach D 12 Minuten beträgt und durch Halten vor dem Sperrsignale in D 4 Minuten versäumt wurden, so hat der Eintrag in den Rubriken 9 und 10 des Fahrberichtes zu lauten: 12. 16. (fahrplanmäßige Fahrzeit 12, wirkliche 16).

7. Maschine Westerham außer Bedarf nach A zurück.

Stumpf, Oberconducteur.

8. In Strecke A—B 7 Minuten wegen heftigen Sturmes, verbunden mit Schneegestöber versäumt.

Stumpf, Oberconducteur.
Lechner, Führer.

B. Sturmwind und Schneegestöber bestätigt:

Koller, Adjunkt.

Anmerkung: Vorträge und Fahrtversäumnisse, welche durch ungünstige Witterung (Glatteis, Schnee, heftigen Wind, Regen 2c.) veranlaßt sind, bedürfen der Bestätigung des betreffenden Abfertigungsbeamten.

Diese Bestätigung ist immer von dem Beamten jener Station zu erholen, auf welcher der Zug nach der eingetretenen Fahrtversäumniß zum ersten Male anhält.

Wenn Fahrtversäumnisse von einer Haltestation zur andern mindestens 5 Minuten betragen, so hat der Lokomotivführer den betreffenden Vortrag unterschriftlich zu bestätigen. Verweigert er diese Bestätigung, so hat der Oberconducteur hievon ausdrücklich Vormerkung zu machen.

Z. B. Von A nach B 8 Minuten versäumt. Führer Lechner will blos 3 Minuten versäumt haben und verweigert deßhalb die Unterschrift.

Stumpf, Oberconducteur.

9. Der Fahrbericht des Zuges N enthält den vom Abfertigungsbeamten in A gemachten Vortrag: Die bei km 21 zwischen B und C ausgesteckten Langsamfahrsignale sind genauest zu beachten.

Hievon gibt der Oberconducteur dem Führer Kenntniß und läßt sich die Verständigung durch Unterschrift an treffender Stelle auf dem Fahrberichte von demselben bestätigen.

Der Führer befährt diese Strecke langsam und versäumt hiedurch 2 Minuten. Vortrag des Oberconducteurs im Fahrberichte lautet:

„Wegen Langsamfahren bei km 21 zwei Minuten versäumt.
S t u m p f , Oberconducteur.“

10. Conducteur Rang ist nach Mittheilung von Passagieren zwischen A und B bei Vornahme der Fahrkartencontrole abgestürzt. Vorfall wurde dem Abfertigungsbeamten in C gemeldet.
S t u m p f , Oberconducteur.

Nach beigefügter Bahndepesche hat Conducteur Rang durch den Absturz nur geringe Verletzungen erlitten und ist um 10 Uhr Vorm. zu Fuß in B eingetroffen.
S t u m p f , Oberconducteur.

11. In R haben sich die Hilfsbremser A und B ohne Wissen des Unterzeichneten vom Zuge entfernt. Nachdem dieselben 2 Minuten nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit noch nicht eingetroffen waren und mangels Kenntniß ihres Aufenthaltsortes auch nicht nach ihnen geschickt werden konnte, so wurden vom Abfertigungsbeamten die Hilfsbremser C und D als Ersatz zugewiesen.

Verspätete Abfahrt wegen Zuwarten auf die Hilfsbremser A und B. S t u m p f , Oberconducteur.

12. In A sprang ein Reisender auf den bereits in Bewegung befindlichen Zug. Derselbe war nicht im Besitze einer Fahrkarte und nachdem er sich weigerte, in B eine solche nebst Zuschlagkarte zu lösen, wurde er ausgesetzt und dem Abfertigungsbeamten übergeben. S t u m p f , Oberconducteur.

13. In B stieg ein Reisender noch in den bereits in Gang gesetzten Zug und ließ sich hievon weder von dem Abfertigungsbeamten noch von dem Conducteur Pröll abhalten. Der Reisende legitimirte sich durch eine Legitimationskarte der k. Universität München als Johann Mundschenk, Student der Jurisprudenz, und war im Besitze einer giltigen Fahrkarte.
S t u m p f , Oberconducteur.

14. Vom Bahnwärter auf Posten Nr. 30 zwischen F und G wurde Zug durch aufgelegte Knallkapseln und Schwingen der rothen Fahne gestellt, weil auf der in der Nähe des Wärterhauses befindlichen Ueberfahrt ein Langholzfuhrwerk zusammengebrochen war.

Unter Mitwirkung des Zugpersonals wurde die Ueberfahrt frei gemacht und konnte der Zug, nachdem die ausgesteckten Haltezeichen wieder eingezogen waren, nach einem Aufenthalte von

20 Minuten die Fahrt fortsetzen. Während des Stillstandes wurde der Zug durch die vor- und rückwärts gelegenen Bahnwärter durch Ausstecken der Haltesignale gedeckt.

Das Signal „Bahn unterbrochen“ ist von dem Wärter auf Posten 30 nicht gegeben worden. Stumpf, Oberconducteur.

15. Zwischen J und K mußte Zug stehen bleiben, weil der Führer wegen Dampfmangel und Rohrrinnen nicht mehr in der Lage war, den ganzen Zug vorwärts bewegen zu können.

Es wurde deßhalb der Zug getrennt und nachdem vom Bahnwärter auf Posten Nr. 35 das Signal „Bahn unterbrochen“ gegeben war, der erste Theil nach K verbracht. Hierauf kehrte die Maschine zurück und verbrachte den zweiten Theil nach K. Der zurückgebliebene Zugstheil wurde vorschriftsgemäß durch die Haltezeichen gedeckt. Behufs entsprechender Verständigung der zwischengelegenen zwei Bahnwärter wurde bei Rückkehr der Maschine, welche Signal 17c trug, an den Posten angehalten. Ebenso wurde bei der Einfahrt in K mit dem ersten Zugstheile vor dem Einfahrtswechsel angehalten und der Sachverhalt auf dem Wärtertelephon in's Betriebsbureau gemeldet.

Stumpf, Oberconducteur.

16. Bei km 37 zwischen A und B wurde Maschine in Folge Platzens eines Dampfeinströmungsrohres defekt.

Nach vorschriftsmäßiger Deckung des Zuges begab sich der Unterzeichnete zur Läutbude bei Posten Nr. 29 und verlangte von da aus eine Hilfsmaschine, welche auch alsbald eintraf. Der Zug stand in Folge dieses Vorkommnisses 54 Minuten auf der freien Strecke. Stumpf, Oberconducteur.

17. Zug wurde vom Bahnwärter auf Posten 7 zwischen K und L gestellt, weil dieser zuerst den Ergänzungszug N, welcher seit längerer Zeit ständig verkehrt, in Richtung L—K zu erwarten hatte. Nachdem ich bei Abfahrt in A durch Fahrberichtsvorschrift verständigt worden war, daß Ergänzungszug N heute nicht verkehre und deßhalb auch die Kreuzung mit demselben in K ausgefallen war, verständigte ich den Bahnwärter in diesem Sinne, worauf derselbe erklärte, er habe von dem Unterbleiben dieses Zuges keine Mittheilung erhalten. Um nun von den nahgelegenen Bahnwärtern nicht abermals gestellt zu werden, wurde Signal 17c aufgenommen und sodann die Fahrt ohne weitere Störung fortgesetzt. In L wurde gehalten und dem Abfertigungsbeamten Meldung gemacht. Stumpf, Oberconducteur.

18. In der Nähe des Postens Nr. 27 wurde ein sehr heftiger Stoß verspürt, welcher auf eine Schadhaftigkeit des Geleises

schließen läßt. In D wurde deßhalb der Zug von mir gestellt und dem Abfertigungsbeamten über die gemachte Beobachtung rapportirt. Die daselbst vorgenommene Untersuchung der Maschine und des Zuges ließ keinen Schaden erkennen.

Stumpf, Oberconducteur.

19. Zwischen A und B bemerkte ich, daß eine Coupéthüre eines Personenwagens II. Klasse offen stand und ein Mann eben im Begriffe stand, auf das Trittbrett herauszusteigen. Nachdem hinter dem Dienstwagen ein Eilgutwagen ohne durchgehende Trittbretter eingestellt war und ich somit während der Fahrt nicht zu dem fraglichen Wagen gelangen konnte, löste ich die Westinghouse-Bremse aus und stellte den Zug. Es ergab sich nun, daß der betreffende Passagier ohne zwingenden Grund und lediglich in der Absicht die Thüre geöffnet hatte, um in das nächste Coupé überzusteigen und seinen dortselbst befindlichen Bekannten einen Besuch abzustatten.

In E wurde dem Abfertigungsbeamten behufs Feststellung der Personalien Meldung erstattet. Stumpf, Oberconducteur.

20. Kurz nach Abfahrt in Treuchtlingen wurde von einem Reisenden der Zug gestellt in der irrthümlichen Meinung, er sei in den Nürnberger Zug gerathen, während er den Würzburger Zug benützen wollte. Ueber seinen Irrthum aufgeklärt, legitimirte er sich als Handlungsreisender Jakob Merzling aus Köln und erklärte sich bereit, die Bürgschaft von 30 Mark sogleich zu bezahlen. Dieser Betrag liegt hier an. Stumpf, Oberconducteur.

21. In T hat der mit Westinghouse-Leitung versehene Zug Nr. 9 eine Minute fahrplanmäßigen Aufenthalt. Wegen Abfahren der bis T benöthigten Vorspannmaschine und der aus diesem Anlasse vorzunehmenden Bremsprobe erhöht sich der Aufenthalt auf 4 Minuten.

Vortrag hat zu lauten:

In T später ab wegen Abfahren der Vorspannmaschine und Vornahme der Bremsprobe. Stumpf, Oberconducteur.

22. Zwischen E und F wurde der Zug in Folge Platzens eines Kuppelungsschlauches an der Westinghouse-Leitung zum Stillstand gebracht.

Nachdem durch diesen Kuppelungsbruch nur eine Bremse außer Thätigkeit gesetzt worden war, so wurde nach Verständigung des Führers und Besetzung einer Spindelbremse behufs Vermeidung größerer Verspätung nach G weiter gefahren und der dortige Aufenthalt zur Ersetzung des geplatzten Schlauches benützt. In Folge dieser Störung auf Strecke 3 Minuten versäumt.

Stumpf, Oberconducteur.

23. Zwischen O und P ein Kuppelungsschlauch der Westinghouse-Leitung geplatzt. Nachdem durch den Kuppelungsbruch 4 Bremsen unwirksam wurden und die Weiterfahrt mit den noch gebrauchsfähigen 2 Westinghouse-Bremsen einschließlich zweier Spindelbremsen rücksichtlich der Neigungsverhältnisse unthunlich war, mußte die Ersetzung des defekten Schlauches sogleich vorgenommen werden. Durch Auswechslung und Bremsprobe 14 Minuten versäumt. Während des Stillstandes war der Zug durch die vorgeschriebenen Signale gedeckt.

Stumpf, Oberconducteur.

24. Vorspannmaschine „Hagen“ ohne Bedarf für Zug N nach Sch.

Stumpf, Oberconducteur.

25. Oberconducteur A und die Conducteure B und C turnusmäßig außer Dienst nach D zur Uebernahme des Zuges N.

Stumpf, Oberconducteur.

26. Wagenwärter E und die Wagenwärtergehilfen F und G turnusmäßig außer Dienst nach L für Zug N.

Stumpf, Oberconducteur.

27. Wagenwärtergehilfe F ab H dienstlich verwendet, weil drei Wagen nach Stammzug ohne Westinghouse-Bremse.

Stumpf, Oberconducteur.

Anmerkung: In der Rubrik „Name ꝛc. des Zugspersonals“ darf nur jenes Personal eingetragen werden, welches den Zug im Dienst begleitet.

Personal, welches sich nicht turnusgemäß bei einem Zuge befindet, ist vom Abfertigungsbeamten auf dem Fahrbericht in der Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle“ unter Begründung der Fahrt vorzutragen.

Wird solches nicht turnusmäßiges Personal im Dienste verwendet, so ist es außerdem auch vom Oberconducteur in der Seitenrubrik: „Name ꝛc. des Zugspersonals“ einzutragen. Alles außer Dienst bei einem Zuge befindliche Personal wird dagegen von dem Abfertigungsbeamten allein vorgetragen.

Das mit Freifahrtsvorweisen versehene Personal ist in der Rubrik „Freifahrten“ vorzumerken.

Ebendaselbst haben die Namen aller jener Personen Platz zu finden, welche den Zug mit irgend einer Freifahrtslegitimation benützen.

Das bei einem Zuge zur Diensterlernung befindliche und mit Freifahrtslegitimation versehene Personal ist jedoch nicht in Rubrik „Freifahrten“, sondern in Rubrik „Bemerkung besonderer Vorfälle“ und zwar vom Abfertigungsbeamten einzutragen.

Ist die Giltigkeitsdauer der Freifahrtslegitimationen abgelaufen, so ist hierüber in der Rubrik „Besondere Vorfälle“ ausdrückliche Vormerkung zu machen.

Z. B.: „Der oben vorgetragene Freifahrtsvorweis des Postadspiranten Herzog ist mit dem gestrigen Tage abgelaufen.

Stumpf, Oberconducteur.“

28. Bei Posten Nr. 17 mußte gehalten werden, weil die daselbst befindliche Ueberfahrt eben von einer großen Viehherde überquert wurde.

Die Schranke war nicht geschlossen, der Bahnwärter jedoch anwesend. Haltezeichen hatte dieser dem Zuge nicht gegeben.
Stumpf, Oberconducteur.

29. In N mußte der Wagen Nr. 9284 B. St. B. wegen Warmlaufens abgestellt werden. Beschädigungsmeldung in N übergeben. Stumpf, Oberconducteur.

30. In N wurde vom Wagenwärter A am Wagen Nr. 12845 K. W. St. B ein Bandagenbruch entdeckt.
Wagen wurde sogleich aus dem Zuge genommen und in N hinterstellt. Beschädigungsmeldung in N übergeben.
Stumpf, Oberconducteur.

31. In N wurde beim Einstellen des mit Ziegelsteinen beladenen Wagens Nr. 9421 B. St. B. infolge zu starken Anfahrens an den Zug vom genannten Wagen eine Pufferstange abgebrochen.
Der Wagen wurde deshalb wieder ausrangirt und sodann an das Zugsende gestellt. Beschädigungsmeldung in N übergeben.
Das Rangirmanöver wurde vom Wagenwärter Manhart geleitet. Stumpf, Oberconducteur.

32. In Strecke A—B wurde vom Führer Scherer 5 Minuten zu viel eingefahren. Stumpf, Oberconducteur.

33. In N angehalten, weil Gegenzug noch nicht eingetroffen war. Stumpf, Oberconducteur.

34. Baron Strebel im Salonwagen Nr. 94 K. B. St. B. von Salzburg nach München C.-B.
Für Benützung des Salonwagens, welcher von 5 Personen besetzt war, wurden 12 Fahrkarten I. Klasse Salzburg—München C.-B. gelöst. Stumpf, Oberconducteur.

35. Maschine Tübingen mit Tender läuft kalt von A nach C.
Stumpf, Oberconducteur.

36. Der Wagen A. B. K. K. St. B. Nr. 25158 mit 16250 kg Eigengewicht von Kufstein nach München C.-B.
Stumpf, Oberconducteur.

37. Im Schlafwagen Nr. 24121 K. E. D. Köln linksrh. befinden sich 5 Reisende mit Fahrkarten I. Klasse Köln—Wien.
Stumpf, Oberconducteur.

38. In N stiegen 50 Personen mit Fahrkarten III. Klasse ein. Nachdem die noch vorhandenen Plätze dieser Wagenklasse nicht mehr ausreichten, wurden ungefähr 15 Personen in der II. Klasse untergebracht. Stumpf, Oberconducteur.

39. Militärfahrschein Nr. 10 von A nach B liegt an.
Stumpf, Oberconducteur.

40. Von dem Hotelbesitzer Antretter wurde beim Anhalten des Zuges N in S ein Schlagfenster des Coupés A des B-Wagens Nr. 9489 B. St. B. zerbrochen.

rc. Antretter behauptet, er sei in Folge zu raschen Bremsens gegen die Coupéthüre geschleudert worden und habe hiebei das Fenster eingedrückt.

Er wird deshalb den Ersatzbetrag reklamiren.

Nach Wahrnehmung des Unterzeichneten ist der Zug normal gebremst und vorschriftsgemäß zum Stillstand gebracht worden. Von einem Stoß oder Riß wurde nichts bemerkt.

3 Mark baar und Beschädigungsmeldung Nr. 14 anbei.
Stumpf, Oberconducteur.

41. Anbei eine Reisedecke mit Tragriemen, welche vom Conducteur Wippenbeck im B C-Wagen Nr. 9417 gefunden wurde.
Stumpf, Oberconducteur.

42. Von S. K. H. dem Prinzen N. wurden dem Unterzeichneten zur Vertheilung unter das Zugspersonal 30 Mk. übergeben, welche anliegen. Stumvf, Oberconducteur.

Welche Bestimmungen bestehen für die Berechnung der Frequenz der Züge?

Zur Herstellung der kilometrischen Personenfrequenz eines Zuges wird je die ganze Anzahl der von einer Station bis zur nächsten gefahrenen Personen (Rubrik 19 des Fahrberichtes) mit der kilometrischen Entfernung der beiden Stationen (Rubrik O) multiplizirt und das Produkt mit rother Tinte in Rubrik 20 ausgesetzt. Sodann werden die einzelnen Posten der Rubrik 20 addirt und die Summe mit der kilometrischen Länge der ganzen durchfahrenen Bahnstrecke dividirt. Der sich hieraus ergebende Quotient ist die kilometrische Personenfrequenz des Zuges, welcher mit rother Tinte unter die Summe der Rubrik 20 eingesetzt wird. — Unten in Rubrik 10 wird die Anzahl des den Zug begleitenden Conducteur- und Wagenwärter- (Brems-) Personals in Bruchform eingetragen, wobei die Anzahl der Conducteure als Zähler, die der Wagenwärter und Gehilfen als Nenner erscheint.

Die Erholung der kilometrischen Personenfrequenz der Züge hat immer zwischen den Stationen zu geschehen, zwischen welchen die Zahl der mitgefahrenen Reisenden sich ändert und zwar unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernung dieser Stationen. Bei Schnellzügen hat sonach die Erhebung in der Regel zwischen den Haltstationen stattzufinden.

Bei Zügen, welche lediglich zwischen zwei benachbarten Stationen verkehren, wie z. B. die Züge zwischen Spalt und Georgensgmünd, hat eine besondere Berechnung der kilometrischen Frequenz zu unterbleiben, da dieselbe mit der Stationsfrequenz identisch ist.

Sind auf dem Fahrberichts-Formulare je zwei Züge zusammengezogen, wie z. B. bei den Zügen zwischen Amorbach und Miltenberg ꝛc., so ist die Berechnung für jeden Zug gesondert zu erstellen.

Haben Güterzüge nur auf bestimmten getrennten Strecken Personenbeförderung, so ist die Berechnung der Personenfrequenz für jede Strecke getrennt zu erstellen. Unter Maximalzahl des den Zug begleitenden Personals ist die größte Zahl des auf einer bestimmten Strecke beim Zuge befindlichen Personals zu verstehen. Hiebei bleibt das außer Dienst fahrende Personal außer Betracht.

Zur Erstellung der Belastungsfrequenz der Züge wird die vom Oberconducteur in den Rubriken 11, 12, 13, 14, 15 u. 16 des Fahrberichts vorgetragene Anzahl der Wagen mit der Anzahl der von den Wagen durchfahrenen Kilometer multiplizirt und das Produkt unter dem vom Oberconducteur gemachten Vortrag in Bruchform als Nenner eingetragen, die hiedurch gewonnenen Posten jeder Rubrik werden sodann addirt und die Summe durch die Kilometerzahl der ganzen Fahrberichtsstrecke dividirt. Der sich hieraus ergebende Quotient, welcher unter der Summe vorgetragen wird, gibt die kilometrische Frequenz des Zuges bezüglich der betreffenden Wagengattung. Sämmtliche Berechnungen werden mit rother Tinte eingetragen.

Die Oberconducteure haben die Wagenzahl deutlich, aber in nicht zu großer Schrift, also den Raum der betreffenden Rubrik nicht vollständig ausfüllend, vorzutragen und sämmtliche Fahrberichtseinträge mit größter Genauigkeit zu bethätigen.

Durchläuft die Fahrberichtsroute mehrere Strecken des Bahnnetzes, so hat die Frequenzerhebung für jede dieser Strecken getrennt zu erfolgen.

Die vorgetragenen Resultate der Theilstrecken werden mit a, b, c näher bezeichnet und zwar die zunächst vom Zuge befahrene Strecke mit a, die nächste mit b u. s. w. Wenn bei einem Zuge dieselbe Wagenzahl die ganze Strecke durchfährt, ist eine kilometrische Berechnung natürlich nicht nothwendig, vielmehr bildet die vorgetragene Wagenzahl auch das Resultat der Wagenfrequenz und ist als solches roth vorzutragen.

Die Frequenz der III. Klasse bei Schnellzügen wird dergestalt festgestellt, daß die Zahl der Reisenden in Bruchform unter die Gesammtzahl gestellt wird, z. B. in Lohr 18 Reisende eingestiegen, wovon 5 III. Klasse = 18/5 ganze Zahl ab Lohr.

z. B. 78/28 (hievon 28. III.) die Kilometerfrequenz III. Klasse ist ebenso wie die Gesammtfrequenz zu berechnen und unter letztere einzutragen. (G. D. E. 23070 v. 22. IV. 82, 29667 v. 1. VI. 82, 70628 v. 27. X. 82.)

Welches ist das wichtigste Hilfsmittel für das mit dem Fahrdienste befaßte Eisenbahnpersonal?

Der Fahrplan.

Derselbe wird bei den k. b. Staatseisenbahnen in drei Abtheilungen eingetheilt und zwar:

I. Graphischer Fahrplan,
II. Fahrdienstbuch und
III. Aushängfahrplan.

Ueber das Wesen, die Bestimmung und Einrichtung dieser einzelnen Theile soll nun nachstehend das Wissenswertheste mitgetheilt werden.

I. Graphischer Fahrplan.

Zum Dienstgebrauche für die mit dem Fahrdienste befaßten Beamten und Bediensteten ist der Gang der Züge auf den einzelnen Routen graphisch dargestellt, welche Darstellung mit dem Namen

„Graphischer Fahrplan"

bezeichnet wird.

Der graphische Fahrplan ist für den Betriebsbeamten das, was für den Officier die Generalstabskarte ist. Ebensowenig wie dieser ohne Karte sich im Felde zurechtzufinden vermag, kann jener ohne die graphische Uebersicht sich über den Lauf der Züge, namentlich aber über die Kreuzungen und Ueberholungen orientiren.

Es ist deshalb für den angehenden Eisenbahnbeamten von der größten Bedeutung, daß er sich mit dem Wesen dieses wichtigen Hilfsmittels vollkommen vertraut macht und sich namentlich im Ablesen der Züge entsprechend übt.


Wir lassen nun eine kurze Beschreibung folgen:

Der graphische Fahrplan besteht aus 8 Blättern — bezw. 4 Doppelblättern —, von welchen

Blatt	I	die	Linien	von	Nr.	1— 7,
„	II	„	„	„	„	8— 17,
„	III	„	„	„	„	18— 27,
„	IV	„	„	„	„	28— 36,
„	V	„	„	„	„	37— 45,
„	VI	„	„	„	„	46— 57,
„	VII	„	„	„	„	58— 82,
„	VIII	„	„	„	„	83 – 104

enthält.

München C. B. – Starnberg – Weilheim.



Die Namen der einzelnen Linien und die an denselben gelegenen Stationen siehe Abschnitt VIII.

Die Eintheilung der einzelnen Blätter ist folgende:

Am Kopf ist die jeweilige Fahrperiode — ob Sommer- oder Winter-Fahrordnung und der Beginn derselben — aufgedruckt. Zu beiden Seiten steht die Nummer des betr. Blattes.

Die Zeit ist von Mitternacht zu Mitternacht durch starke senkrechte Striche in 24 Stunden eingetheilt. Bei jedem solchen Strich ist die Stunde oben angeschrieben. Jede Stunde ist in 6 Theile von je 10 Minuten eingetheilt und jeder Theil durch einen schwachen senkrechten Strich gezeichnet.

Rechts und links sind die Stationsnamen angeschrieben. Die Namen der Abzweigstationen, sowie die Anfangs- und Endstationen der Theilstrecken sind fett, alle übrigen mager gedruckt. Bei allen Stationen und Haltestellen mit Ausweichgeleisen ist eine sogenannte Stationslinie — Querlinie — von XII—XII Uhr ausgezogen, und zwar fett oder mager, je nach der Schreibweise des Stationsnamens; bei den Stationen und Haltstellen ohne Ausweichgeleise ist die Stationslinie nur durch einen kurzen Strich — in der Rubrik XII—XII^{10} angedeutet.

Auf der Doppelbahnstrecke Würzburg—Heidingsfeld, welche von badischen und bayerischen Zügen befahren wird, sind die badischen Züge durch Unterstreichen der Zugsnummern kenntlich gemacht.

Eine Doppelbahnlinie ist dadurch gekennzeichnet, daß die Einfassung des Graphikons mit Doppelstrichen ausgeführt ist, während diese bei eingeleisigen Linien nur einfach ist.

Bei den Hauptbahnen bedeutet ein — vor dem Stationsnamen „Station"; das Zeichen ▽ „Station mit Wassernahmsvorrichtung"; bei den Lokalbahnen bedeutet ein Strich — vor dem Stationsnamen „Sitz der Betriebsleitung ohne Wassernahmsvorrichtung"; das Zeichen $\underline{\nabla}$ „Sitz der Betriebsleitung mit Wassernahmsvorrichtung."

Das Zeichen △ „Halteplatz mit Wassernahmsvorrichtung"; das Zeichen ▽ „Haltestelle mit Wassernahmsvorrichtung."

Das Fehlen dieser Zeichen vor den Stationsnamen bedeutet bei den Hauptbahnen und bei den Lokalbahnen „Haltestelle ohne Wassernahmsvorrichtung".

Die Lokalbahnhalteplätze ohne Wassernahmsvorrichtung sind nicht vorgetragen.

Bei Zwischenstationen an Doppelbahnen mit einem von beiden Seiten benützbaren Ueberholungsgeleise, sowie bei Stationen an eingeleisiger Bahn, in welchen mindestens 3 Züge gleichzeitig aufgestellt werden können, ist rechts vom Namen

ein ◯ beigesetzt; ist dasselbe nur aus einer Richtung benützbar, so ist dies durch einen nach der betreffenden Seite offenen Halbkreis ◡ oder ◠ bezeichnet.

Bei Benennung eines Doppelbahngeleises ist außer der Bezeichnung recht- oder linkseitig stets auch noch die Richtung ausdrücklich beizufügen, also z. B.: Hilfsmaschine für Zug 1702 fährt von Dachau bis Röhrmoos auf dem linkseitigen (falschen) Geleise der Fahrtrichtung München C.-B.—Ingolstadt C.-B.

Am äußeren Rande links sind die Entfernungen von einer Station zur anderen, sowie die Gesammtentfernung von der Zugausgangs- bezw. Endstation, d. i. dem Ausgangspunkte der Linie vorgetragen. Nach den Stationsnamen rechts ist die Linie durch einen senkrechten Strich — Doppelbahnlinie durch zwei senkrechte Striche — dargestellt. Jede Station ist hier durch ein kleines gefülltes Viereck markirt und zwar ist dieses Viereck je nach der Lage der Station auf der rechten oder linken Seite der Linie angebracht.

Die abzweigenden Linien sind durch Curven, welche entsprechend der Richtung der Bahn nach „Rechts" oder „Links" zeigen, angedeutet.

Am äußersten Rande rechts sind dann noch die Neigungs- und Steigungsverhältnisse der betreffenden Linie übersichtlich und graphisch dargestellt.

In diesen vorbezeichneten, für jede Linie gesondert gefertigten Rahmen werden nun sämmtliche Züge nach Maßgabe ihrer Fahr- und Aufenthaltszeiten und zwar der Zeiteintheilung folgend, für beide Richtungen von links nach rechts eingezeichnet, so daß ihr Lauf genau verfolgt und abgelesen werden kann.

Aufenthaltszeiten unter 5 Minuten werden bei gewöhnlichen Zügen im graphischen Fahrplan nicht besonders markirt, bei Schnellzügen wird das Anhalten durch einen kleinen Kreuzstrich bei der betreffenden Stationslinie gekennzeichnet; bei Aufenthaltszeiten von 5 und mehr Minuten wird die Zugslinie entsprechend abgesetzt.

Die Bezeichnung der Züge ist nach der Gattung folgendermaßen veranschaulicht:

1. für Schnellzüge dienen starke durchlaufende Striche ━━━━━;
2. für Personenzüge: schwache durchlaufende Striche ─────;
3. für Gütersammelzüge mit Personen-Beförderung: starke, unterbrochene Striche ━━━ ━━━ ━━━;
4. für Gütersammelzüge ohne Personen-Beförderung: starke, durch kleine Ringe unterbrochene Striche ━O━O━;
5. für Verbands-Güter-Sammelzüge ohne Personen-Beförderung: starke, durch kleine Ringe unterbrochene Striche mit Kreuzen ━x━O━x━O━x━O━x━;

6. Güterzüge mit Personen=Beförderung: schwache unterbrochene Striche ——— ——— ———;

7. Güterzüge ohne Personen=Beförderung: schwache, durch kleine Ringe unterbrochene Striche —○—○—;

8. Verbands= und Güter=Sammelzüge mit Personen=Beförderung: starke unterbrochene Striche **—×— —×— —×—**;

9. Verbands=Güterzüge mit Personenbeförderung: schwache, unterbrochene Striche mit Kreuzen —×— —×— —×—;

10. Verbands=Güterzüge ohne Personenbeförderung: schwache, durch kleine Ringe unterbrochene Striche mit Kreuzen —×—○— —×—○—;

11. Sonntags= und Marktzüge: schwache Striche mit Punkte —.—.—.—.—

12. Ergänzungszüge: punktirte Linien ....;

13. Viehzüge: punktirte Linien mit ....V..........;

14. Sekundärzüge auf Hauptbahnen: dünne Doppelstriche ═════;

Anmerkung: Außerdem erhält jeder Zug eine Nummer, so zwar, daß die Züge der einen Richtung mit geraden, der andern Richtung dagegen mit ungeraden Zahlen benannt werden.

Zur besseren Veranschaulichung ist eine Skizze beigegeben.

II. Fahrdienstbuch.

Wenn die graphische Uebersicht die Kurszeiten der Züge auch annähernd entnehmen läßt, so lassen sich dieselben doch nicht genau auf die Minute ablesen und das mit dem Fahr= und Betriebsdienst befaßte Personal bedarf deßhalb neben der graphischen Uebersicht noch eines ziffermäßigen Detailfahrplanes, welcher Abfahrts= und Ankunfts=, Fahr= und Aufenthaltszeiten, sowie sämmtliche Kreuzungen und Ueberholungen eines jeden Zuges in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise ersichtlich macht; das ist das Fahrdienstbuch.

Der Rubrikenbau des Fahrdienstbuches ist durch die nachstehende Skizze veranschaulicht:

Entfernung	**Stationen**		Kreuzt mit Zug	Ueberholt den Zug	Ueberholt von Zug	Ankunft		Aufenthlt.	Abgang		Fahrzeit fahrplanm.	Fahrzeit kürzeste
km			№	№	№	U.	M.	M.	U.	M.		
		× ○										

Die Kreuzungen werden mit ><, die Ueberholungen mit ○ bezeichnet. Bei gleichzeitiger Kreuzung und Ueberholung in derselben Station wird das Zeichen ⊗ angewendet.

* bedeutet bei Zügen mit Personenbeförderung: Anhalten nach Bedarf zum Aus- und Einsteigen; bei Güterzügen: Anhalten zum Ein- und Ausladen.

† dient zur Hinweisung auf Anmerkungen.

Die Namen der Haltestellen sind eingerückt.

Die Doppelbahnstrecken sind durch eine fette senkrechte Linie hinter den Stationsnamen kenntlich gemacht.

Die Namen der Anfangs- und Endstationen der Züge, sowie der Abzweigestationen sind fett, die Namen aller übrigen Stationen und Haltestellen gewöhnlich gedruckt.

In der nämlichen Zeile mit den in der dritten Rubrik stehenden Kreuzungs- und Ueberholungszeichen erscheinen in den drei nächsten Rubriken die betreffenden Zugsnummern.

Bei den in die Zeit von 6 Uhr Nachmittags bis 5 Uhr 59 Minuten Vormittags einschließlich fallenden Ankunfts- und Abgangszeiten sind die Stundenzahlen in römischen Ziffern, bei den in die Zeit von 6 Uhr Vormittags bis 5 Uhr 59 Minuten Nachmittags einschließlich fallenden Verkehrszeiten in arabischen Ziffern gedruckt.

Bei den Zugsausgangs- und Endstationen, sowie bei den Abzweigstationen sind nur jene Kreuzungen und Ueberholungen vorgetragen, welche sich innerhalb eines Zeitraumes von 30 Minuten vollziehen, während bei den übrigen Unterwegsstationen sämmtliche Kreuzungen und Ueberholungen eingesetzt sind.

Bei Kürzung der Fahrzeit darf bis zu den in der letzten Rubrik des Fahrdienstbuches angegebenen kürzesten Fahrzeiten herabgegangen werden und gilt dies sowohl für Züge auf Vollbahnen, als auch für Züge auf Bahnen untergeordneter Bedeutung. Eine Ueberschreitung der in § 501 der F. D. I. für die einzelnen Maschinengattungen angegebenen größten Fahrgeschwindigkeit ist jedoch unbedingt verboten.

(Die fahrplanmäßige Fahrzeit ist bei vollständig guter Bahn zu kürzen, wenn:

a) ein besonderer, auf dem Fahrberichte vorzumerkender Befehl hiezu von einer Aufsichtsstation ertheilt wird, oder

b) wenn der Zug verspätet ist.)

Kürzere Fahrzeiten, als in der letzten Rubrik des Fahrdienstbuches für jeden Zug angegeben sind, dürfen jedoch unter **keinen Umständen** angewendet werden. Die als beschleunigt bezeichneten Güterzüge dürfen nur mit einer ihrer Fahrgeschwindigkeit entsprechenden Belastung abgefertigt werden.

Die mit 75 km Grundgeschwindigkeit* fahrenden Züge dürfen bei Verwendung von B IX=Maschinen mit höchstens 115, bei Verwendung von B X= oder B XI=Maschinen mit höchstens 135 Tonnen belastet werden.

Das Fahrdienstbuch enthält auch jeweils ein Verzeichniß jener Haltestellen, welche mit Telegraphenapparaten ausgerüstet und somit als Stationen im Sinne des § 549 der F. D. I. zu betrachten sind, ferner ein Verzeichniß der Kurse der internen und direkten Durchgangswagen. Das Fahrdienstbuch ist hienach eine Uebertragung der graphischen Uebersicht in Zeichen und Ziffern und bildet einen für das Betriebsdienst=Personal unentbehrlichen Behelf, auf Grund dessen die Züge durchzuführen sind.

III. Aushängfahrplan.

Der Aushängfahrplan ist in erster Linie für das reisende Publikum bestimmt und soll demselben in möglichst übersichtlicher und leicht faßlicher Weise über die bestehenden Fahrgelegenheiten Aufschluß geben.

Der Aushängfahrplan für die k. b. Staatseisenbahnen ist in fünf Blätter eingetheilt. Die einzelnen Routen sind mit Nummern versehen und genau nach der Reihenfolge des graphischen Fahrplanes vorgetragen.

Unmittelbar unter der Streckenbezeichnung sind in chronologischer Reihenfolge die Nummern jener Züge vorgetragen, welche auf der betreffenden Linie für den Personenverkehr in Betracht kommen.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeiten sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

Die Verkehrszeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen kenntlich gemacht; Schnellzüge sind durch fettere Stundenzahlen bezeichnet.

S. Z. = Schnellzug,
P. Z. = Personenzug,
Sek. Z. = Sekundärzug,
G. Z. = Güterzug mit Personenbeförderung,
g. Z. = gemischter Zug.

× bedeutet: der Zug hält in der betreffenden Station nur nach Bedarf.

---

* Unter Grundgeschwindigkeit versteht man die größte Fahrgeschwindigkeit, welche für einen bestimmten Zug und eine bestimmte Strecke unter den günstigsten Verhältnissen noch zugelassen wird.

Ⅰ bedeutet, daß auf der treffenden Station sich eine Bahnhofrestauration befindet.

Die Anschlußstrecken sind in lateinischer Schrift bezeichnet. Die denselben beigesetzten römischen und arabischen Ziffern geben an, auf welchem Blatte und unter welcher Nummer sie zu finden sind.

Die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge sind bei den deutschen und österreichischen Bahnen in mitteleuropäischer Zeit (M.E.Z.), nach welcher die Stationsuhren gerichtet sind, aufgestellt.

Bei den übrigen Bahnen sind die Verkehrszeiten in der jeweils gebräuchlichen Ortszeit angegeben.

Genaue Einhaltung der Aufenthalts- bezw. Abfahrtszeiten der Güterzüge kann nicht zugesichert werden, weshalb sich die Reisenden 20 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit auf den Bahnhöfen einfinden mögen.

Auf den Lokalbahnen, welche auf Blatt V zusammengestellt sind, finden die Fahrkartenabgabe und Gepäckabfertigung im bezw. am Zuge durch den Conducteur statt, in den Stationen der Strecke Pfarrkirchen bis Pocking jedoch, sowie in Bad-Reichenhall, Berchtesgaden, Forchheim, Freilassing, Günzburg, Ichenhausen, Krumbach-Hürben, Laufen, Passau und Pocking am Schalter.

Die an den Halteplätzen der Lokalbahnen zugehenden Reisenden haben den Zug bei der Halteplatztafel zu erwarten.

Welche Funktionen kommen einem Stationsvorstande in Bezug auf den Stationsmeisterdienst zu und welches sind die hauptsächlichsten Dienstleistungen eines Stationsmeisters?

Bei denjenigen Stationen, an welchen ein besonderer Stationsmeister sich nicht befindet, hat die Funktion desselben der Stationsvorstand zu versehen, soweit nicht während des Aufenthaltes der Züge diese Funktion dem Oberconducteur, bezw. dem Wagenwärter, überwiesen ist. § 96 der F.-D.-I.

Den Stationsmeistern obliegt unter Oberaufsicht und nach den Anordnungen des Stationsvorstandes die unmittelbare Leitung und Ausführung der in den Bahnhöfen nöthigen Manipulationen der Züge, Maschinen und Wagen und ist deshalb ihren Anordnungen in dieser Beziehung unbedingt und ohne Widerrede sofort nachzukommen. § 94 der F.-D.-I.

Insbesondere gehört zu den Funktionen des Stationsmeisters gemäß § 102 der F.-D.-I.

a) die Ueberwachung des unterstellten Personals;

b) die Anwesenheit bei ankommenden oder abgehenden Zügen oder Maschinen;

c) die Bereithaltung von Reserve-Personenwagen, sodann die Abgabe der Güterwagen an die Güterexpeditionen und an die Besteller nach Anweisung des Stationsvorstandes;
d) die Aufsicht über die rechtzeitige Präsenz der Wechselwärter an ihren Posten, sowie über die richtige Stellung und Reinhaltung der Wechsel und die Freihaltung der zu benützenden Geleise, dann über den Abschluß der im Rangirgebiete liegenden Schranken und die richtige Bedienung der Stationssignale, wovon er sich vor Ankunft und Abfahrt der Züge zu überzeugen hat;
e) die Hinterstellung der für den Dienst vorübergehend entbehrlichen Personenwagen in die betreffenden Geleise oder in die Remisen, wobei darauf zu sehen ist, daß sämmtliche Fenster und Coupéthüren der Wagen verschlossen und die Fensterriemen so eingeknöpft sind, daß ein Oeffnen der Fenster unmöglich ist;
f) die Anordnung bezüglich der Benützung der Geleise, insoweit dies nicht durch eine besondere allgemeine Vorschrift bereits geschehen ist, oder entgegen derselben nothwendig wird, in welch' letzterem Falle die betreffenden Wechselwärter hienach rechtzeitig zu instruiren sind*);
g) auf Verlangen die Besorgung des Ein- und Ausladens aller Thiere und der von den Gepäckexpeditionen behandelten Equipagen, sowie die Ueberwachung dieser Arbeit;

---

* Um mehrfach zu Tage getretenen unrichtigen Auffassungen der Bestimmung des § 832 der Fahrdienstinstruktion, welche auch in die Vorschriften über die Benützung der Draisinen 2c. 2c. (§ 28) aufgenommen ist, zu begegnen, wird erläuternd bemerkt, daß durch diese Anordnung der Stationsvorstand, bezw. dessen Stellvertreter in die Lage versetzt werden soll, der ihm gemäß § 87 genannter Instruktion zufallenden Aufgabe entsprechend, auch bezüglich der Draisinen-, Rollwagen, Bahndienstwagen- und Pferdeschlittenfahrten die zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderlichen Maßnahmen — in erster Linie für den eigenen Bahnhof, hinsichtlich der weniger beweglichen Bahndienstwagen und Pferdeschlitten auch für die Strecke — zu treffen.

Es erwächst ihm sonach aus der angezogenen Bestimmung die Verpflichtung, einerseits den Leiter der Fahrt solcher Fahrzeuge auf etwa zu beachtende Vorkommnisse ausdrücklich aufmerksam zu machen, andererseits sich von der Möglichkeit ungehinderter Ausfahrt derselben zu überzeugen, und nöthigenfalls durch Verständigung des Rangirpersonals und der Wechselwärter für dieselbe Sorge zu tragen.

In größeren Bahnhöfen sind in gleicher Weise die Aufsichtsstationsmeister für die gesicherte Ausfahrt der fraglichen Fahrzeuge selbstständig verantwortlich.

Die Sorge für die ungefährdete Einfahrt in die Stationen obliegt dem Leiter der Fahrt, welcher sich — insbesondere bei Annäherung an größere Stationen — mit den Wechselwärtern und den Stationsmeistern wegen der zu befahrenden Geleise in's Benehmen zu setzen hat. D. V. 15/1891.

h) die Sicherung der Wagen gegen das Entlaufen;
i) der gesammte Rangirdienst;
k) die Begleitung der Maschinen aus den Maschinenhäusern und in dieselben;
l) die Reinhaltung der Rampen und Perrons, wenn nicht anders bestimmt ist;
m) die unmittelbare Handhabung der Bahnpolizei innerhalb des Bahnhofes.

Der von einer C^{II}-Maschine gefahrene Güterzug N trifft am 27. März 1891 in Wahl mit 32 Belastungen ein.

In Wahl hätte der Zug noch 18 Belastungen aufzunehmen, so daß nach Maßgabe der Belastungstabellen der Zug ausgelastet wäre.

Der Führer des Zuges erklärt jedoch, daß er wegen der herrschenden schlechten Witterung nur mehr 10 Belastungen aufnehmen könne.

In den Bestimmungen über die zuläßige Maximalbelastung der verschiedenen Züge der k. b. Staatseisenbahnen (Ausgabe Januar 1889) ist in den Vorbemerkungen zu den Belastungstabellen (Die Vorbemerkungen wurden mit Giltigkeit vom 1. Juli 1892 neu ausgegeben.) gesagt, daß bei großer Kälte, bei stürmischem Wetter, bei Glatteis und schlüpfriger Beschaffenheit der Schienenoberfläche eine entsprechende Verminderung der festgesetzten Belastung stattzufinden hat, die nach Umständen bis auf 80 Prozent derselben herabgehen kann.

Da der Lokomotivführer in erster Linie für möglichste Schonung der ihm anvertrauten Maschine verantwortlich ist, so hat bei Abwesenheit eines maschinentechnischen Beamten auch nur der Führer zu erklären, welchen Prozentsatz der Maximalbelastung innerhalb der festen Grenze 80 und 100 Prozent der Wagenzug bei der jeweiligen Witterung summiren darf.

Im vorliegenden Falle wären also dem Zuge in Wahl nur mehr 10 Belastungen mitzugeben.

Sollte der Betriebsbeamte die Stichhaltigkeit der Angabe des Führers in Zweifel ziehen, so wäre behufs weiterer Verfolgung der Angelegenheit hierüber auf dem Fahrberichte Vortrag zu machen.*

---

* Der Grund der Belastungsreduction ist auf dem Fahrberichte kurz zu bemerken. (G. D. E. 100426 v. 23. X. 90.)

Welche Arbeiten umfaßt der Rangirdienst?

Der Rangirdienst umfaßt gemäß § 124 der F.-D.-J.

a) das Zusammenstellen der abgehenden Züge;
b) das Verstellen der angekommenen Züge;
c) das Einstellen und Herausnehmen der Wagen aus den Zügen;
d) das Auswechseln der Wagen aus den Geleisen;
e) das Verbringen von Zügen innerhalb der Bahnhöfe.

Welches sind die hauptsächlichsten Aufgaben eines Stationsvorstandes in Bezug auf den Rangirdienst?

Nicht nur vor Beginn der im Rangirdienste nöthigen Manipulationen im Allgemeinen, sondern auch unmittelbar vor Ausführung jedes einzelnen Rangirmanövers hat der Stationsmeister sich genau von dem Stande der Wagen und Benützbarkeit der Geleise, Wechsel und Drehscheiben, bezw. deren richtigen Stellung zu überzeugen. (§ 125 der F.-D.-J.)

Bei Zusammenstellung der Züge ist genau darauf zu sehen, daß bezüglich der Reihenfolge der Wagen und der Vertheilung der Bremsen genau nach den in §§ 333 — 361 der Fahrdienstinstruktion enthaltenen Bestimmungen verfahren und daß nicht durch Herausnahme von Wagen auf Zwischenstationen die Zugszusammenstellung vorschriftswidrig wird. (§ 126 der F.-D.-J.)

Der unmittelbar hinter dem Tender einzustellende Bremswagen soll mit einer gegen die Maschine geschlossenen Hausbremse versehen sein, auf welcher der postirte Bremser unbehinderte Aussicht hat, dann aber auch vor ausgeworfenen Funken und Aschentheilchen geschützt ist.

Zur Sicherung der wirklichen Weiterbeförderung bereit stehender Güterwagen hat die Güterexpedition durch den Stationsmeister den diensthabenden Abfertigungsbeamten so rechtzeitig von der Zahl und Schwere derselben zu verständigen, daß er für die Stellung der Zugkraft sorgen kann und nicht in letzter Frist eine Vorspannmaschine oder Verkleinerung des Zuges angeordnet und hiedurch eine Verspätung herbeigeführt werden muß.

Sodann ist besonders darauf zu achten, daß die zur Mitnahme in einem bestimmten Zuge durch die Güterexpedition bezeichneten Wagen auch wirklich in den betreffenden Zug und an der geeigneten Stelle eingestellt werden.

Für den regelmäßigen Dienst ist durch die Stationsvorstände eine bezügliche genaue schriftliche Anweisung zu erlassen.

Zwischenstationen haben die für Güterzüge bereit stehenden Wagen der nächstvorgelegenen Hauptstation anzumelden und späte-

stens eine Stunde vor Abgang des Zuges hiebei die Bestimmungsstation der Wagen anzugeben, sowie deren Belastung und ob sie etwa eine besondere Stellung im Zuge erheischen. (§ 127 der F. D. J.)*

Der Stationsvorstand hat auch darüber zu wachen, daß beim Rangiren die für die Sicherheit von Personen und Material gegebenen Vorschriften gewissenhaft beachtet werden.

Mit G. D. E 123250 v. 29. VII 92 wurde ausgesprochen: „In neuerer Zeit sind in Folge Duldung der Fortbewegung von Eisenbahnwagen auf Stationsgeleisen durch Private eine Reihe von Unfällen vorgekommen, für welche die k. Eisenbahnverwaltung die Haftung zu tragen hat. Wenn nun auch nicht durchweg der Mithilfe solcher Personen bei einzelnen Rangirbewegungen auf Stationsgeleisen entbehrt zu werden vermag, so bietet doch das Interesse der k. Eisenbahnverwaltung an thunlichster Verhütung solcher Unfälle Veranlassung, die Theilnahme von Privatpersonen

---

* Wagen mit feuergefährlichen Gütern sind möglichst entfernt von Maschinen, mindestens hinter dem neunten Wagen des Zuges einzustellen. D. B. 93/1892.

Ungekuppelte Langholzwagen sind auf Strecken, auf welchen Güterzüge ohne Personen verkehren, mit diesen zu befördern

Soweit dieselben jedoch nicht mit derartigen Zügen befördert werden können, haben dieselben ebenso wie auf Strecken, welche mit reinen Güterzügen überhaupt nicht befahren werden, mit gemischten Zügen Beförderung zu finden.

Die Zahl derselben darf jedoch 8 Paare per Zug nicht überschreiten und ist unerläßliche Bedingung, daß die Verladung und Befestigung des Langholzes besonders genau nach Vorschrift stattgefunden hat, wofür die Verladestation, bezw. der für das Verladegeschäft verantwortliche Bedienstete haftet, sowie, daß zwischen je 3 Wagenpaaren ein bedienter Bremswagen sich befindet. Die Langholzwagen sind bei Verwendung von Personenwagen älterer Gattung vor den Personenwagen einzustellen, und muß zwischen diesen und den ersteren ein gedeckter Wagen mit Bremse eingereiht sein, welcher in der Regel bedient sein soll.

Bei Verwendung von Personenwagen allgemeinen Systems ist die Einstellung der Langholzwagen am Schlusse des Zuges zulässig, wenn zwischen diesen und den Personenwagen eine größere Anzahl von anderen Güterwagen sich befindet und betreffende Züge nicht etwa auf stark geneigten Strecken geschoben werden. § 360 der F.-D.-J.

Vgl. Generaldirektions-Entschließung vom 31. Januar 1891 Nr. 4901, welche besagt, daß die in § 360 der Fahrdienstinstruktion, bezw. im vorbezeichneten Dienstbefehl ausgesprochene Beschränkung sich nur auf gemischte Züge bezieht, während in reinen Güterzügen ungekuppelte Langholzwagen, unter der Voraussetzung vorschriftsmäßiger Beladung und der Beigabe genügender bedienter Bremsen, in unbeschränkter Anzahl bis zur zulässigen Maximalbelastung eingestellt werden können.

Bei Güterwagen, welche mit Personenzügen befördert werden sollen, was nach Dienstbefehl Nr. 117 vom Jahre 1879 und Generaldirektions-Entschließung Nr. 49031 vom 27. August 1880 zulässig ist, ist der Zugausgangsstation mitzutheilen, ob der Güterwagen weniger oder mehr als 5000 kg hat. Letzteren Falles ist der Wagen als Doppelladung zu bezeichnen.

an Wagenverschiebungen auf Staatsbahngeleisen auf das unbedingt Nothwendige einzuschränken und dieselbe, wo solche nicht vermieden zu werden vermag, soweit möglich unter Aufsicht des bahnseitigen Stationspersonals zu stellen. Letzteres wird es sich insbesondere angelegen sein lassen, die mit dem Verschieben von Wagen beschäftigten Privaten über das hiebei gebotene Verhalten und die zur Hintanhaltung von Unfällen anzuwendende Vorsicht geeignet zu belehren.

Insbesondere ist gemäß § 134 der F.-D.-I. darauf zu achten, daß der Ruf: „Ausgehängt" bezw. „Eingehängt", sowie das Signal zum Vorwärts- oder Rückwärtsfahren der Rangirmaschine erst dann gegeben wird, wenn Gewißheit besteht, daß der das Kuppeln der Wagen besorgende Bedienstete aus dem Geleise herausgetreten ist.

Die Abgabe dieses Signals durch den vorbezeichneten Bediensteten selbst ist strenge untersagt.

Das Einkuppeln der Wagen darf erst erfolgen, wenn der eine Zugtheil steht. Der Kuppler, auf größeren Stationen das Stationspersonal, bei fertig zusammengestellten Zügen, sowie auf Zwischenstationen das Wagenwärterpersonal — tritt sodann in das Geleise vor die stillstehenden, bezw zu kuppelnden Fahrzeuge, erwartet daselbst die herankommenden Fahrzeuge und nimmt im Momente des Anschlusses die Kuppelung vor.

Nach Beendigung seiner Arbeit hat er sofort — unter den Puffern durchschlüpfend — das Geleise zu verlassen und zwar stets, bevor der Rangirzug sich in Bewegung setzt.

Das Steigen auf die Puffer, Nothketten oder Zughaken und das Verbleiben auf denselben während der Fahrt, sowie das Hinaufspringen auf die Laufbretter oder Fußtritte der in Bewegung befindlichen Wagen und Maschinen oder das Herunterspringen von denselben ist strenge verboten.*

Bei allen Rangirmanövern sollen die Führer, wenn das Signal zum Halten gegeben wird, den Regulator nicht zu schnell schließen, damit die Bremser die nöthige Zeit zum Anziehen der Bremsen gewinnen.

Das Verschieben von Zügen und Wagen darf in der Regel nur durch Maschinen oder mit Menschenhänden stattfinden.

Die Benützung von Zugthieren hiezu darf nur mit Genehmigung des Vorstandes der Station und unter Verantwortlichkeit des Stationsmeisters eintreten. (§ 135 der F. D. I.)

---

* Beim Steigen über die Puffer werden auch die Zugstängchen der Luftbremse als Handhaben benutzt und dadurch verbogen oder verdreht und beschädigt, weshalb das Verbot des Steigens auf die Puffer sich auch auf diese Unzukömmlichkeiten bezieht.

Beim Verschieben von Wagen und Zügen müssen die Wagen unter sich und eventuell auch mit der Maschine verkuppelt sein.

Bei dem Verschieben von Wagen — sei es mit der Hand oder mit der Maschine — muß seitlich am Vordertheil des ersten Wagens mindestens ein, bei Nacht mit einer Laterne versehener Bedienstete sich befinden, welcher genau wahrzunehmen hat, ob das Geleise frei ist, ob Weichen und Drehscheiben richtig gestellt sind, und ob nicht ein anderes Fahrzeug von der entgegengesetzten Richtung in Bewegung ist oder Personen innerhalb oder in unmittelbarer Nähe des Geleises sich befinden.

Der die Rangirmanöver leitende Bedienstete hat bei dem Verstellen von Wagen auf andere Fahrzeuge mit lauter Stimme in einer jedes Mißverständniß ausschließenden Weise die Entfernung anzugeben, bezw. die Signale zu ertheilen. Je nach der Größe der Entfernung zwischen dem Rangirleiter und der Maschine sind die Angaben des ersteren durch einen zweiten oder dritten Bediensteten sicher und verständlich bis zur Maschine weiterzugeben.

Es ist strenge untersagt, mit einer Maschine zu gleicher Zeit Wagen zu schieben und zu ziehen. (§ 136 der F. D. J.)

Das Schieben von Wagen mit Maschinen in Geleisen, auf welchen ein- oder ausgeladen, bezw. ein- oder ausgestiegen wird, darf nur geschehen, wenn die ein- oder ausladenden, bezw. ein- oder aussteigenden Personen vorher verständigt und nicht mehr gefährdet sind und haftet hiefür der die betreffende Maschine leitende Stationsbedienstete.

Wenn das Schieben von Zügen oder Wagen durch Menschenhände erfolgt, darf nur an den Wagen-Untergestellen oder den Wagenkästen selbst geschoben werden. (§ 137 der F. D. J.)

Es ist untersagt, daß eine Maschine, welche ziehend Wagen in ein Seitengeleise zu stellen hat, während des Fahrens von den Wagen getrennt wird, sodann die Geschwindigkeit thunlichst erhöht, um einen Vorsprung vor den nachfolgenden Wagen zu erhalten, damit diese, nachdem die Maschine den Wechsel passirt hat, durch Verstellung desselben in ein anderes Geleise gelassen werden können.* (§ 140 der F. D. J.)

Das Abstoßen von Wagen, in welchen sich Personen befinden, ist unter allen Verhältnissen untersagt, ebenso das Abstoßen von Bretter-, Holz- und Viehwagen, sowie von Wagen, welche mit Rädern, Schienen, Säureballons, feuergefährlichen, leicht zerbrechlichen und rollenden Gegenständen beladen sind.

Zur Sicherung des in den Bahnpostwagen während der Ausführung von Rangirbewegungen auf den Bahnhöfen beschäftigten

---

* Sogenanntes Schnurren.

Postbegleitungspersonals ist das Rangirpersonal über den Aufenthalt von Postbeamten oder Postbediensteten in den Bahnpostwagen am Tage durch Ausstecken je einer grünen Fahne an beiden Langseiten des Wagens, für die Zeit der Dunkelheit durch mündliche Unterweisung zu verständigen.

Das Aufstecken der grünen Fahnen, bezw. die mündliche Verständigung des Rangirpersonals obliegt dem betreffenden Postpersonale.

Das Rangiren der mit Thieren beladenen Wagen ist auf das dringendste Bedürfniß zu beschränken und stets mit aller Vorsicht vorzunehmen, insbesondere ist heftiges Aufstoßen dabei in jedem Falle zu vermeiden. (§ 142 der F. D. J.)

Das beim Rangiren auf den größeren Stationen dem Stationspersonale und bei fertig zusammengestellten Zügen, sowie auf Zwischenstationen dem Wagenwärterpersonale zukommende Abkuppeln der Wagen darf erst stattfinden, wenn die Fahrzeuge, bezw. der Zug, vollständig stillstehen.

Ebenso darf eine Wiederfortbewegung des Zuges oder eines Theiles desselben erst dann erfolgen, wenn Gewißheit besteht, daß das Ab- bezw. Einkuppeln des bezüglichen Wagens vollendet und die Person des ab- bezw. einkuppelnden Bediensteten gesichert ist.

Der Lokomotivheizer darf ohne Anordnung des Stationsmeisters oder dessen Stellvertreters und ohne Zustimmung des Lokomotivführers das Ab- oder Einkuppeln von Wagen nicht vornehmen. (§ 143 der F. D. J.)

Praktischer Fall.

Im Rangirbahnhofe München Central sind für Route Lindau nach Abgang der ausgelasteten Züge 2101 und 2105 noch so viele Wagen zur Beförderung rückständig, daß der beschleunigte Güter-Sammelzug 2107 mit Vorspann abgefertigt werden muß.*

Unter den vorhandenen Wagen werden in Berücksichtigung der später aufgeführten Unterwegswagen nachfolgende zur Formation des Zuges 2107 verwendet:

		Belastung	Tragfähigk.	Wgew.
1.	7 Verbandswagen für Lindau, je	10 t	10 t	
2.	1 Wagen „ Oberreitenau	5 t	und 10 t	7100 kg

* Für die beschleunigten Güterzüge besteht eine Ausnahme hinsichtlich des Fahrens mit mehreren Maschinen nicht und sind für diese wie für alle Züge die diesbezüglichen Bestimmungen der Fahrdienstinstruktion maßgebend, wobei besonders auf § 593 genannter Instruktion hingewiesen wird, welcher ausspricht, daß für die Regel alle Züge nur mit einer Maschine zu befördern sind. Für Verminderung der Belastung der beschleunigten Güterzüge auf Strecken mit durchgängigen Gefällen ist keine Veranlassung gegeben.

G. D. E. v. 13. III. 94 Nr. 21506.

				Belastung		Tragfähigk.	Wgew.
3.	1	Verbandswagen für	Immenstadt	2,5 t	und	10 t	6580 kg
4.	1	„ „	Sonthofen	10 t	„	10 t	
5.	2	„ „	Pasing je	10 t	„	10 t	
6.	1	„ „	Immenstadt	12 t	„	12,5 t	
7.	1	„ „	Aubing	12,5 t	„	12,5 t	
8.	1	„ „	Kempten	20 t	„	20 t	
9.	1	„ „	Füssen	20 t	„	20 t	
10.	2	„ „	Bruck je	10 t	„	10 t	
11.	1	„ „	Mindelheim	3 t	„	10 t	6310 „
12.	1	„ „	Grafrath	5 t	„	10 t	7500 „
13.	1	„ „	Buchloe	6 t	„	10 t	6800 „
14.	1	„ „	Aitrang	8 t	„	10 t	6210 „
15.	1	„ „	Bießenhofen	10 t	„	10 t	
16.	1	„ „	Türkenfeld	20 t	„	20 t	
17.	1	„ „	Schongau	15 t	„	15 t	
18.	1	„ „	Günzach	15 t	„	15 t	
19.	1	„ „	Türkheim	15 t	„	15 t	
20.	1	„ „	Memmingen	3 t	„	10 t	5890 „
21.	1	„ „	Landsberg	4 t	„	10 t	6310 „
22.	2	„ „	Schwabhsn. je	10 t	„	10 t	
23.	1	„ „	Lagerlechfeld	5 t	„	10 t	5890 „

24. 1 leerer Personenwagen, 3achsig, Kaufering (14,5 t Wagengewicht).

25. 1 Wagen für Schlachters 5 t Belastung und 10 t Tragfähigkeit, Wagengewicht 7280 kg.

Außerdem die kursmäßigen Sammelwagen:

				Tara / Netto	Brutto
26.	1	S. K. W.	Landshut-Pasing-Buchloe	Tara 5150, Netto 1000	Brutto 6150
27.	2	„	München Rbhf.-Buchloe I	Tara 6150, Netto 500	Brutto 6650
			II	Tara 7800, Netto 860	Brutto 8660
28.	1	„	„ „ -Kempten	Tara 7520, Netto 180	Brutto 7700
29.	1	„	„ „ -Landsberg	Tara 6590, Netto 1220	Brutto 7810
30.	1	Feuerwagen	-Kempten	Tara 7120, Netto 300	Brutto 7420

31. der Dienstwagen mit 12,5 Eigengewicht.*

* Zur Ermöglichung der Berechnung der Zugsbelastung nach dem Bruttogewicht wurden mit D. B. 5 v. J. 1893 nachstehende Bestimmungen bekannt gegeben:

Von den Unterwegsstationen liegen folgende Meldungen zur Mitnahme von Wagen vor:

Pasing:	4 bel. = 8 Achsen Buchloe; 1 ungekuppelte Langholzladung = 8 Achsen nach Kempten; 4 bel. = 8 Achsen Lindau.
Aubing:	1 leeren = $\frac{2}{2}$ = 1 Achse nach Bruck.
Grafrath:	1 Viehwagen = 2 Achsen, 2 Pferdewagen mit je 2 Pferden = 4 Achsen nach Kaufering; 1 Knochenwagen = 2 Achsen nach Schongau.
Türkenfeld:	1 Strohwagen = 3 Achsen nach Schwabhausen.
Schwabhausen:	2 Bretterwagen = 8 Achsen nach Buchloe.
Kaufering:	1 kalte Maschine mit Tender nach Kempten und 3 bel. = 6 Achsen nach Lindau.

Es entsteht nun die Frage:

Wie ist der Zug auf der Ausgangsstation zu formiren, wie sind die Unterwegswagen einzustellen, welche Belastung hat der Zug und wie viele Achsen sind zu bremsen?

1. Bei Zusammenstellung des Zuges ist in erster Linie darauf Rücksicht zu nehmen, daß Kaufering Kopfstation ist für die Strecke München—Landsberg und Kempten für die Strecke Buchloe—Lindau (siehe „Bestimmung über die Zusammenstellung der Güterzüge“).

---

1. Die Anschrift aller beladenen Wagen hat künftighin ausnahmslos auf Beklebezetteln der vorgeschriebenen Art, wie sie bei dem Materialdepot der Generaldirektion aufliegen, zu geschehen.
2. Außer den durch den Vordruck geforderten Angaben ist auf diesen Beklebezetteln durch das Ladepersonal auch noch anzuschreiben:
   a) das Eigengewicht des Wagens, wie es an demselben vorgemerkt,
   b) das wirkliche Gewicht der Ladung, wie es in den Begleitpapieren angegeben und
   c) das hieraus sich ergebende Bruttogewicht des Wagens — sämmtliche Angaben in Tonnen

   Bei Neuauflage der Beklebezettel werden dieselben mit entsprechendem Vordruck für diese Gewichtsangaben versehen werden.
3. Bei den von fremden Bahnen einlangenden beladenen Wagen haben diese Gewichtsvorträge auf den Beklebezetteln durch das Transitpersonal der Uebergangsstationen zu geschehen.
4. Auch auf den sogenannten Zugszetteln, mit welchen auf größeren Stationen die für einen bestimmten Zug bereitstehenden Wagen seitens des Güterdienstes dem Rangirdienst überwiesen werden, sind die Bruttogewichte der einzelnen Wagen, wie sie auf den Beklebezetteln angeschrieben sind, anzugeben.
5. Bei offenen Sammelwagen (kursmäßigen oder anderen) hat jede einen solchen Wagen in einen Zug einstellende Station das Ladungsgewicht zur Zeit der Einstellung auf den Beklebezetteln anzuschreiben.

Der Zug wäre nun in München Rbhf. zu formiren wie folgt:

Lokomotive,
1 Wagen nach Lindau,*
2 " " Pasing,
1 " " Aubing,**
2 " " Bruck,
1 " " Grafrath,
1 " " Türkenfeld,
2 " " Schwabhausen,
1 " " Kaufering,
1 " " Lagerlechfeld,
1 " " Landsberg,
1 " " Schongau,
1 " " Türkheim,
1 " " Mindelheim,***
1 " " Memmingen,
1 " " Buchloe,
1 " " Bießenhofen,
1 " " Füssen,
1 " " Aitrang,
1 " " Günzach,
1 " " Kempten,
6 " " Lindau,
1 " " Oberreitnau,
1 " " Schlachters,
1 " " Hergatz,
1 " " Sonthofen,
1 " " Immenstadt,

---

* Nach der Lokomotive hat ein Bremswagen (§§ 333 und 350 der F. D. J.), womöglich mit erhöhtem Sitze, für den Wagenwärter zu folgen und wird man hier zweckdienlich einen solchen nehmen, der die ganze Zugsstrecke zu durchlaufen hat. Angenommen, es befindet sich unter den 7 Wagen für Lindau ein solcher, so wird dieser als Bremswagen für den Wagenwärter einzustellen sein.

** Die Zielstationen der Unterwegswagen sind, gleichviel an welcher Stelle des Zuges letztere laufen, je von der letzten vorliegenden Haltestation aus durch den Oberkondukteur telegraphisch zu verständigen, daß dort Wagen abzustellen seien, wobei gleichzeitig deren Stellung kurz anzugeben ist. (Siehe D. B. 87/1893.)

*** Das gegenwärtige Beispiel ist auf Grund der allgemeinen Bestimmungen aufgebaut und soll ein Bild über die regelmäßige Zugszusammenstellung geben.

Es wurde deßhalb auch keine Rücksicht darauf genommen, daß auf Grund einer Sonderabmachung ganze Wagen, welche Buchloe direkt transitiren, von den Stationen zwischen München R.-Bhf. und Buchloe entgegen der allgemeinen Regel hinter den Dienstwagen zu stellen sind.

Ueberall da, wo derartige Sonderbestimmungen bestehen, sind diese selbstredend für die Formirung der Züge maßgebend.

hierauf gemäß § 350 der Fahrdienst-Instruktion die Sammelwagen und zwar:

1 Sammelwagen nach Landsberg,
1 " " Pasing—Buchloe,
2 " " Buchloe,
1 " " Kempten,
1 Feuerwagen,
1 Dienstwagen.

Die Unterwegswagen wären folgendermaßen einzurangiren:

Die in Pasing angemeldeten 4 Wagen nach Buchloe wären hinter den Wagen nach Memmingen, die Langholzladung nach Kempten hinter den Wagen nach Günzach und die 4 beladenen nach Lindau hinter den Wagen nach Kempten zu stellen.*

Der in Aubing nach Bruck bereitstehende Wagen wird nach Entnahme des in Aubing abzustellenden Wagens zu jenen nach Bruck gehörigen Wagen gestellt. In Bruck sind alsdann 3 Wagen abzustellen.

In Grafrath sind die Pferde- und Viehwagen nach Kaufering gleich hinter dem Wagen nach Schwabhausen einzustellen, während der Knochenwagen nach Schongau hinter jenem nach Landsberg einzustellen ist.

Der in Türkenfeld einzustellende Strohwagen nach Schwabhausen darf nicht zu den Wagen nach Schwabhausen gestellt werden, sondern muß, um den Bestimmungen des Dienstbefehls 93 v. J. 1892 zu genügen, mindestens zwischen die zwei Wagen nach Schongau eingestellt werden.

Die 2 Wagen von Schwabhausen nach Buchloe sind hinter dem Wagen nach Memmingen einzustellen, endlich sind die von Kaufering nach Lindau angemeldeten Wagen hinter die Kemptener Wagen zu stellen, während die kalte Maschine mit Tender hinter der Zugsmaschine einzurangiren ist.

---

* Die Einstellung ungekuppelter Langholzwagen in den vorderen Theil der Güterzüge ohne Personenbeförderung wird versuchsweise auf allen Strecken bis zur Steigungsgrenze 1:100 genehmigt unter der Voraussetzung, daß die Verladung, namentlich die Befestigung der unteren Langhölzer auf den Schemeln, vollkommen vorschriftsgemäß ist und daß auf je 3 Langholzwagen ein Wagen mit bedienter Bremse folgt. Langholzwagen fremder Verwaltungen dürfen jedoch in den vorderen Theil der Züge unter gar keinen Umständen eingestellt werden. G. D. E. 39605 v. 8. V. 92. Ungekuppelte Langholzwagen dürfen auch in die beschleunigten Güterzüge eingestellt werden. G.-D.-E. 115811 v. 22. II. 94.

Bezüglich der Wagenzahl ist zu bemerken, daß Zug 2107

ab	München Rgbhf.	41	Wagen
„	Pasing	49	„
„	Bruck	47	„
„	Grafrath	50	„
„	Türkenfeld	50	„
„	Schwabhausen	49	„
„	Kaufering	44	„

und eine kalte Maschine führt.

Die Belastung des Zuges ab München Rgbhf. wäre folgende (vide Vorbemerkungen zu den Belastungstabellen, giltig ab 1. VII. 1892):

						Tragfähigkeit		Belastungen
1.	7	ausgelastete	Güterwagen	mit	je	10 t	=	7,0
						Bruttogewicht		
2.	1	—	„	„		12,1 t	=	1,0
3.	1	—	„	„		9,38 t	=	0,7
						Tragfähigkeit		
4.	1	„	„	„		10 t	=	1,0
5.	2	„	„	„	je	10 t	=	2,0
6.	1	„	„	„		12,5 t	=	1,2
7.	1	„	„	„		12,5 t	=	1,2
8.	1	„	„	„		20 t	=	1,6
9.	1	„	„	„		20 t	=	1,6
10.	2	„	„	„	je	10 t	=	2,0
						Bruttogewicht*		
11.	1	—	„	„		9,31 t	=	0,7
12.	1	—	„	„		12,5 t	=	1,0
13.	1	—	„	„		12,8 t	=	1,0
14.	1	—	„	„		14,2 t	=	1,0
						Tragfähigkeit		
15.	1	ausgelasteter	„	„		10 t	=	1,0
16.	1	„	„	„		20 t	=	1,6
17.	1	„	„	„		15 t	=	1,4
18.	1	„	„	„	je	15 t	=	1,4
19.	1	„	„	„		15 t	=	1,4
						Bruttogewicht		
20.	1	—	„	„		8,89 t	=	0,7
21.	1	—	„	„		10,31 t	=	0,7
						Tragfähigkeit		
22.	2	ausgelastete	„	„	je	10 t	=	2,0
						Tragfähigkeit		Belastungen
23.	1	—	„	„		10,89 t	=	0,7

* Setzt sich zusammen aus Belastung und Wagengewicht 3,00 t + 6,31 t = 9,31 t.

		Bruttogewicht	Belastungen
24.	1 Personenwagen	mit je 14,5 t	= 1,0
25.	1 Güterwagen	„ 12,28 t	= 1,0
26.	1 Sammelwagen	„ 6,15 t	= 0,5
27.	2 „	„ I 6,65 t	= 0,5
		II 8,66 t	= 0,7
28.	1 „	„ 7,7 t	= 0,5
29.	1 „	„ 7,8 t	= 0,5
30.	1 „	„ 7,42 t	= 0,5
31.	1 Dienstwagen	„ 12,5 t	= 1,0
			Sa. 40,1

Laut Belastungstabelle darf Zug 2107 folgende Maximalbelastung für eine C^{III}- oder C^{IV}-Maschine erreichen:*

von München Rbhf.—Pasing	42	Belastungen
„ Pasing—Bruck	30	„
„ Bruck—Türkenfeld	24	„
„ Türkenfeld—Kaufering	30	„
„ Kaufering—Buchloe	25	„

Diese Belastung wird aber für die einzelnen Theilstrecken im vorliegenden Falle schon ohne Einrechnung der Unterwegswagen überschritten, und muß deshalb dem Zuge 2107 von München Rbhf. bis Buchloe, wie bereits erwähnt, eine Vorspannmaschine beigegeben werden.

Uebergehend auf die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist zu erwähnen, daß die Geschwindigkeit des Zuges 2107 in der Theilstrecke München Rbhf.—Pasing 30 km und in Theilstrecke Pasing—Buchloe 40 km per Stunde beträgt.

Die Zahl der zu bremsenden Wagenachsen wird im vorliegenden Falle nach Maßgabe der Tabelle Nr. 3 der „Zusammenstellung der auf den bayerischen Staatseisenbahnen zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen" berechnet.**

Ab München Rbhf. stehen 41 Wagen im Zuge; davon ist einer (Personenwagen) als dreiachsig bezeichnet.***

Sämmtliche Wagen sind beladen.

* Güterzüge, welche mit einer größeren Geschwindigkeit als 22,5 Kilometer pro Stunde fahren, dürfen nur mit 80 Prozent der für Güterzüge angegebenen Schwere belastet werden. (Vorbemerkungen zu den Belastungstabellen.)

** Gemäß D. B. 34 vom Jahre 1894 ist für die Folge jede Güterwagenachse als beladen anzusehen, wenn der Wagen irgend welche Ladung trägt.

*** Die Achsen von Personen-, Gepäck- und Dienstwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen. (Zusammenstellung der auf den Strecken der bayer. Staatseisenbahnen zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen.)

Demnach:

39 beladene Wagen	à 2 Achsen	=	78 Achsen
1 Personenwagen	à 3 „	=	3 „
1 Dienstwagen	à 2 „	=	2 „
		Sa.	83 Achsen

Von München Rbhf. bis Pasing ergeben sich nach Tabelle 3 für 83 Achsen 6 Bremsachsen.

Zur Erfüllung dieser Vorschrift bedient

der Oberconducteur die Bremse des Dienstwagens	= 2 Bremsachsen
der Wagenwärter den beladenen Wagen nach Lindau	= 2 „
und ein Wagenwärtergehilfe einen beladenen Wagen	= 2 „
	Sa 6 Bremsachsen

Diese Achsenzahl ändert sich jedoch infolge Ein- und Ausstellen von Wagen.

In Pasing gehen 4 Achsen ab und 24 Achsen zu, so daß wir ab Pasing 103 Achsen haben; nachdem die Geschwindigkeit des Zuges ab Pasing auf 40 km sich erhöht, sind nach Tabelle 3 für 103 Achsen 13 Bremsachsen erforderlich.

Der Oberconducteur bedient hiebei wieder

die Bremse des Dienstwagens	= 2 Achsen
der Wagenwärter die Bremse des beladenen Wagens hinter der Maschine	= 2 „
vier Gehilfen die Bremsen von 4 beladenen Wagen	= 8 „
ein Gehilfe die Bremse eines leeren Wagens	= 1 „
	Sa. 13 Achsen,

welche Zahl durch Bedienung eines beladenen Bremswagens seitens des fünften Gehilfen zweckmäßiger Weise auf 14 Bremsachsen zu erhöhen wäre.

Die höchste Achsenzahl erreicht der Zug ab Grafrath: 105 Achsen. Die bereits ab Pasing bedienten 14 Bremsachsen sind jedoch auch ab Grafrath genügend, so daß es der Beigabe eines weiteren Bremsers nicht bedarf.

Anmerkung: Wagen mit Spindelbremsen sollen für Strecken mit Steigungen von weniger als 1:100 so eingestellt werden, daß ein Bremser von seinem Standpunkt aus zwei Bremsen bedienen kann, insbesondere soll dies am Ende des Zuges und wenn thunlich auch am Anfange desselben geschehen. Dagegen ist auf Gebirgsbahnen mit Steigungen von 1:100 und mehr jede nach Maßgabe des § 362 für den Zug benöthigte Bremse durch einen eigenen Bremser zu bedienen. (§ 373 der F. D. J.)

Hiezu G. D. E. Nr. 93061 v. 14. II. 84, welche besagt: „Als Doppelbremsen gelten außer den Plateaubremsen der Personenwagen amerikanischen Systems nur noch 2 gegeneinander stehende Hausbremsen bayerischer gedeckter Güterwagen.“

Wer leitet auf Zwischenstationen ohne Stationsmeister die Rangirmanöver?

Auf Zwischenstationen ohne Stationsmeister hat der Oberconducteur bezw. Wagenwärter nach vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande das Ausstoßen und Einstellen der Wagen zu leiten und zu überwachen.

In diesem Falle sind die genannten Bediensteten auch verantwortlich dafür, daß dasselbe nicht mehr stattfindet, wenn die Abfahrt eines Gegenzuges von der nächsten Station signalisirt ist, oder dessen Eintreffen binnen 10 Minuten fahrplanmäßig zu erwarten ist.

Der Stationsvorstand kann die Herausnahme und Einstellung von Wagen in seiner Station auch selbst leiten, hat aber sodann die Verantwortung dafür.

(Anmerkung. Bei reinen Güterzügen steht der Dienstwagen hinter dem Tender. Auf Stationen ohne Stationsmeister leitet Rangirmanöver der Oberconducteur. In Sammelzügen und jenen reinen Güterzügen, welche Ein- und Ausladewagen führen, Dienstwagen am Schlusse des Zuges; desgleichen, wenn bei einem gemischten Zuge die Personenwagen am Zugsende stehen; Manöver leitet in diesem Falle der an der Spitze des Zuges postirte Wagenwärter. Wenn bei gemischten Zügen die Personen- und Ausladewagen 2c. in der Mitte des Zuges stehen, dann steht der Dienstwagen ebenfalls bei diesen. Der Wagenwärter hat in diesem Falle seinen Sitz auf der Schlußbremse; Manöver leitet der auf der ersten Bremse nach dem Tender postirte Wagenwärtergehilfe.)

Bei Güterzügen mit Personenbeförderung, bei welchen sich der Oberconducteur mit Rücksicht auf die Stellung der Personenwagen in der Mitte des Zuges und der Wagenwärter am Schlusse befindet, ist bei Zügen über 35 Wagen und ohne genügend langen Aufenthalt auch der an der Spitze des Zuges befindliche Wagenwärtergehilfe oder Bremser zur Leitung der Rangirmanöver berechtigt, wobei vorausgesetzt ist, daß hiezu nur vollkommen verläßige Bedienstete verwendet werden.

Der bezügliche Bedienstete ist dem Lokomotivführer vor Abgang des Zuges namentlich kund zu geben.

In jenen Fällen, in welchen die aufgeführten Voraussetzungen nicht gegeben erscheinen, dürfen Wagenwärtergehilfen und Bremser auf Zwischenstationen keine Rangirmanöver vornehmen.

Geschieht dies in ersichtlicher Weise dennoch, so hat der Lokomotivführer bei Vermeidung eigener Straffälligkeit das unberechtigte Commando in ruhiger Weise abzulehnen und nöthigen Falls das Eingreifen des Stationsvorstandes zur Herbeiführung einer instruktionsmäßigen Rangirleitung anzurufen. § 147 d. F. D. J.

Was ist bei Ausführung von Rangirmanövern hinsichtlich der Sicherheit des Zugverkehrs besonders zu beachten?

Hiebei ist Folgendes zu beachten:

a) Bei Stationen ohne Sperrsignale:

Zehn Minuten vor Ankunft eines Zuges darf kein Wagen und keine Maschine einen Wechsel befahren, der von dem zu erwartenden Zuge passirt wird. Dasselbe gilt bezüglich der abgehenden Züge für alle Wagen und Maschinen, welche nicht zu dem abgehenden Zuge gehören. Für einen unabwendbaren Ausnahmsfall hat der Stationsvorstand bezw. Stationsmeister für das rechtzeitige Stellen des betreffenden Zuges zu sorgen.

Ebenso ist verboten, zehn Minuten vor Ankunft eines Zuges auf einem Geleise, welches mit dem Einfahrtswechsel des erwarteten Zuges in unmittelbarer Verbindung steht, Verschiebungen in der Richtung gegen den Verbindungswechsel vorzunehmen, durch welche möglicherweise dieser berührt und die ungehinderte Einfahrt des Zuges gefährdet werden könnte. (§ 144 und 145 der F. D. J.)

b) Bei Stationen mit Sperrsignal:

Sperrsignale müssen stets so aufgestellt sein, daß sie den Bahnhof abschließen und die Züge vor dem Einfahrtswechsel stellen.

Alle Bahnhofmanipulationen müssen innerhalb der Sperrsignale stattfinden und haften hiefür der betreffende Stationsmeister und der Lokomotivführer gemeinsam. (§ 168 der F. D. J.)

Nur wenn ein Zug erwartet wird, d. i. wenn dessen Abfahrt von der zunächstgelegenen Station signalisirt ist, und wenn der Einfahrt desselben kein Hinderniß im Wege steht, ist durch das Sperrsignal das Zeichen: „Einfahrt ist frei“ zu geben, in welchem Falle ein Anhalten der Züge nicht stattzufinden hat.

Das Signal: „Einfahrt ist frei“ darf nur von dem Stationsvorstande resp. von dem Stellvertreter desselben angeordnet werden und haftet der Anordnende dafür, daß der Zug ungehindert einfahren kann.

Für jede mit Sperrsignalen versehene Station hat das Oberbahnamt bezüglich der Benützung derselben schriftliche Anordnung zu treffen.

Das Signal „Einfahrt ist frei" ist spätestens 5 Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunft eines Zuges zu geben, wenn diesem ein Hinderniß nicht entgegensteht.

Es ist das Zeichen eines geordneten Bahnhof- und Rangirdienstes, wenn derselbe das rechtzeitige Geben des Signals: „Einfahrt ist frei" gestattet. (§ 168—172 der F. D. I.)

Welche Vorschriften bestehen hinsichtlich der Bedienung der Sperrsignale?

Dienstanweisung für die Handhabung der Sperrsignale.

(Bahnhofabschluß-Telegraphen.)

1. Die Bahnhofabschluß-Telegraphen (Sperrsignale) haben für gewöhnlich stets das Signal 7: „Halt" zu zeigen. In dieser Stellung muß der Telegraphenarm immer nach rechts wagrecht gestellt sein und hat bei Nacht die Signallaterne nach außen rothes und nach innen — dem Bahnhof zugekehrt — grünes Licht zu zeigen (das Vorsignal zeigt in diesem Falle bei Tage runde Scheibe, bei Nacht grünes Licht), cfr. Signalordnung Ziffer 13.

2. Wenn die Abfahrt eines Zuges von der zunächst gelegenen Station signalisirt ist und der Einfahrt desselben kein Hinderniß im Wege steht, ist durch das Sperrsignal das Signal 8: „Freie Fahrt" zu geben.

In dieser Stellung muß der Telegraphenarm schräg rechts nach oben (unter einem Winkel von etwa 45 Grad) gerichtet sein und hat bei Dunkelheit die Laterne nach außen weißes bezw. grünes und nach innen, dem Bahnhof zugekehrt, weißes Licht zu zeigen. (Das Vorsignal zeigt in diesem Falle bei Tage ebenfalls den schräg aufwärts stehenden Flügel, bei Nacht weißes Licht.)

3. Das Signal „Freie Fahrt" darf nur von dem Stationsvorstande resp. von dessen Stellvertreter angeordnet werden und haftet gemäß § 169 der Fahrdienst-Instruktion der Anordnende dafür, daß der Zug ungehindert einfahren kann.

4. Die Erlaubniß zur Einfahrt erfolgt durch dreimaliges Läuten am Telephon-Läutwerk seitens des diensthabenden Beamten, worauf der Wechselwärter, welchem nach specieller Anordnung des Stationsvorstandes die Bedienung des Sperrsignals übertragen worden ist, als Verstandenzeichen dreimal zurückzuläuten hat.

5. Der Wechselwärter hat, bevor er das Sperrsignal auf Einfahrt stellt, stets sich nochmals zu überzeugen, ob das von dem Zuge zu benützende Geleise frei ist und die Wechsel richtig stehen, ebenso hat er die Verpflichtung, das auf Einfahrt stehende Sperrsignal sofort wieder in die Haltstellung zurückzulassen, wenn er

nach erfolgter Einfahrtserlaubniß irgend ein, die Einfahrt des Zuges hinderndes oder gefährdendes Vorkommniß wahrnimmt.

Nach Einfahrt des Zuges ist das Sperrsignal stets sogleich wieder in die Haltstellung zu verbringen.

6. Wenn der betreffende Wechselwärter bei besonderen Vorkommnissen, wie bei Verkehr von Extrazügen, Kreuzungsverlegungen rc. über die Benützung der Geleise in Zweifel ist, so darf er auch nach erfolgter Einfahrtserlaubniß das Sperrsignal nicht früher ziehen, bis er über die Geleisebenützung vollständig im Klaren ist und desfalls telephonische Anfrage gestellt und Bescheid erhalten hat.

7. Nähert sich ein Zug der Station, ohne daß seitens des Beamten die Einfahrtserlaubniß gegeben wird, so hat der Wechselwärter — wenn sonst kein Einfahrtshinderniß besteht — auf dem Telephon wegen der Einfahrtserlaubniß anzufragen.

8. Soll auf dem Telephon eine Mittheilung gemacht werden, so ist am Läutwerk einmal zu läuten.

Der Angerufene hat sodann zum Zeichen, daß er sich am Telephon befindet, einmal zurückzuläuten und hierauf sich der Gehörmuschel zu bedienen.

Anmerkung: Zur Zeit eines Gewitters am Stationsorte ist von der Benützung der Telephone thunlichst abzusehen und die Verständigung der Wärter auf anderem Wege herbeizuführen.

9. Im Expeditionslokale befinden sich Contactvorrichtungen, welche die jeweilige Stellung des Sperrsignals anzeigen. Diese Vorrichtung zeigt eine rothe Scheibe, so lange das Sperrsignal das Signal „Einfahrt gesperrt“, und eine weiße Scheibe, wenn dasselbe „Einfahrt frei“ zeigt.

10. Im Expeditionslokale ist ein Formular aufzulegen, in welchem alle Störungen, welche in der Handhabung der Vor- und Sperrsignale, der Telephone und Contact-Vorrichtungen vorkommen, genauest einzutragen sind. Treten solche Störungen ein, so ist stets sofort Abhilfe durch den Mechaniker, bezw. Bahnmeister zu veranlassen und an das k. O. B. A. Anzeige zu machen. Ist durch solche Störungen die Handhabung der Sperrsignale behindert, so ist außerdem die Aufsichts- bezw. Zugausgangsstation, eventuell die Vorstation behufs Verständigung des Fahrpersonals in Kenntniß zu setzen.

Welches sind die hauptsächlichsten Verpflichtungen eines Stationsvorstandes in Bezug auf den Wechselwärterdienst?

Die Bestimmung bezüglich der Vertheilung der Wechsel hat der Stationsvorstand im Benehmen mit dem Ingenieur zu

treffen und jedem Wechselwärter behufs des genauen Vollzuges eine Abschrift derselben zu behändigen oder durch den Stationsmeister in das Dienstbuch eintragen zu lassen.

Abänderungen einer solchen Bestimmung sind in gleicher Weise zu behandeln.

Wird dem Wechselwärter vor Beginn einer neuen Fahrordnung keine abgeänderte Bestimmung bezüglich der Wechselbedienung bekannt gegeben, so hat er nach der früheren zu verfahren.

An den Stationen, an welchen sich mehr Wechsel als Wechselwärter befinden, oder wo der ununterbrochene Dienst eine Ablösung der Wechselwärter nöthig macht, wird die Vertheilung der Wechsel und die Ablösung der Wechselwärter beim Beginne jeder Fahrordnung so bestimmt, daß bezüglich eines jeden einzelnen Wechsels genau bekannt ist, durch welchen Wechselwärter und zu welcher Zeit derselbe bedient sein muß.* (§§ 105 und 106 der F. D. J.)

In Bezug auf die Ueberwachung der Wechselwärter ist insbesondere zu beachten:

1. Die Wechsel müssen so lange überwacht sein, als die Möglichkeit ihrer Benützung durch Züge, Maschinen oder Wagen besteht, und darf während dieser Zeit, sowie während seiner Dienstzeit überhaupt, kein Wechselwärter seinen Posten verlassen, bevor nicht sein Ersatzmann am Platze ist und den Dienst übernommen hat.
2. In Bahnhöfen mit Rangirdienst wird die erfolgte Dienstesübernahme dadurch festgestellt, daß der abgehende Wechselwärter seine an einem vom Ingenieur zu bestimmenden Orte aufgehängte Controlmarke abnimmt und der den Dienst antretende Wärter dagegen die seinige aufhängt, was gleichzeitig zu geschehen hat.

   Während der Dienstzeit ist das Schlafen in den Unterstandshütten verboten.
3. Wechselwärter und Rollirwärter, welche diese Anordnung nicht befolgen, welche nicht rechtzeitig vor Ankunft der Züge auf ihren Posten erscheinen oder erst im Augenblick der Ankunft eines Zuges sich an ihren Posten begeben, vor den herankommenden Maschinen oder Wagen über die Geleise springen und in Folge dieser Uebereilung oder Schlaftrunkenheit sich persönlicher Gefahr aussetzen oder einen Wechsel falsch stellen, haben die strengste Bestrafung, nach Umständen Entlassung zu gewärtigen.
4. Die Wechselwärter dürfen sich von ihrer Station während ihrer dienstfreien Zeit ohne Anzeige bei dem Stationsvorstande bezw. dessen Stellvertreter nicht entfernen.

---

* Gruppensystem.

5. Der Wechselwärter hat sich zur Bedienung seines Wechsels stets rechtzeitig auf seinen Posten zu begeben.

Bei vorkommenden Unregelmäßigkeiten im Fahrdienste haben die Wechselwärter auf ihren Posten so lange zu verbleiben, bis ihnen der Abgang vom Posten durch den Vorgesetzten im Stationsdienste ausdrücklich und persönlich erlaubt wird. (§§ 107 und 108 der F. D. J.)

6. Nur selten benützte Wechsel müssen mit der vorgeschriebenen Verschlußvorrichtung geschlossen werden. Das Oberbahnamt hat diese Wechsel schriftlich zu bestimmen.

Solche Wechsel dürfen nur auf ausdrückliche Anordnung des Stationsvorstandes geöffnet und müssen sofort nach der Benützung wieder geschlossen werden.

Den Schlüssel hat — wenn von dem Oberbahnamte nicht ausdrücklich anders schriftlich bestimmt wird — der Stationsmeister (Expeditor) an einem nicht Jedermann zugänglichen Orte aufzubewahren. Nach Wiederverschluß des Wechsels ist der Schlüssel an den Stationsmeister (Expeditor) sofort zurückzugeben.

Wenn der Stationsmeister (Expeditor) ohne die im vorhergehenden Absatz erwähnte schriftliche Ausnahmsbestimmung die Aufbewahrung des Schlüssels einem Wechselwärter oder sonstigen Bediensteten überlassen hat, so haftet er für jeden durch falsche Wechselstellung eingetretenen Schaden neben und solidarisch mit dem unmittelbaren Veranlasser desselben, es mag ihn hinsichtlich der fraglichen Wechselstellung ein unmittelbares Verschulden treffen oder nicht. (§ 118 der F. D. J.)

Wem obliegt an Stationen ohne eigenes Wagenmeisterpersonal die Controle der Wagenzüge und einzelnen Fahrzeuge?

Dem Stationsvorstand.

Welches sind die hauptsächlichsten Verpflichtungen eines Stationsvorstandes in Bezug auf den Wagenmeisterdienst?

Er hat alle ankommenden und abgehenden Züge zu besichtigen und darauf zu achten, ob sich an den Bandagen, Federn, Kuppelungen und Bremsen der Wagen keine Mängel zeigen; der entsprechenden Verladungsweise der Transporte und ordentlichen Befestigung der Equipagen u. s. w. ist besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Ueberwachung der vorschriftsmäßigen Anbringung der Schlußsignale am Ende eines Zuges und das Abschließen der auf

den Bahnhöfen hinterstellten Personenwagen ist gleichfalls Aufgabe des Stationsvorstandes. (§ 272 der F. D. J.)

Worauf ist bei der Untersuchung der Wagen besonders zu achten?

Bei Wagen aller Art ist vor Allem darauf zu sehen, daß sie
a) in jeder Beziehung lauffähig;
b) entsprechend mit Schmiere versehen sind; daß
c) die zu einem Wagen gehörigen Kuppeln und Nothketten vorhanden sind; daß
d) die Bremsen in vollkommen diensttauglichem Zustande sich befinden; daß
e) die Wagen vollkommen gereinigt sind und daß
f) die Revisionszeit nicht abgelaufen ist.

Bei Personenwagen ist noch besonders zu beachten:
1. daß dieselben in jeder Beziehung im Innern in ordnungsmäßigem und reinlichem Zustande sich befinden;
2. daß die für die Nichtraucher- und Damen- (Frauen-) Coupés vorgeschriebenen Tafeln auf beiden Seiten angebracht, überhaupt diese Coupés in genügender Anzahl vorhanden sind;
3. daß die Beleuchtungs-Einrichtungen für die bevorstehende Fahrt rein geputzt und mit genügendem Material (Oel oder Gas) versehen sind;
4. daß die Fenster fest verkittet sind, nicht klirren und trotz guten Verschlusses doch ein leichtes Aufziehen möglich ist; daß die Fensterzüge und Knopfnägel in Ordnung, die Vorhänge vorhanden sind und sich in gutem Zustande befinden;
5. daß vom 1. September bis 15. April in den Coupés I. Klasse Teppiche und vom 1. Oktober bis 15. April in denjenigen II. und III. Klasse Decken bezw. Strohmatten eingelegt sind; daß
6. die Heizungsvorrichtungen vollständig dicht und ordnungsmäßig sind und daß
7. vom Beginn der kalten Jahreszeit und auf die Dauer derselben die Züge geheizt sind (der Beginn und das Einstellen der Heizung wird durch die Generaldirektion bestimmt);*
8. daß die vorgeschriebenen Plakate an und in den Wagen sich befinden, sowie daß die Routenfahrpläne rechtzeitig gewechselt werden;

* Alle mittelst Dampf zu heizenden Züge müssen vom 1. Oktober bis 15. Mai mit betriebsfähigen Heizvorrichtungen ausgerüstet sein. Die Entscheidung über das Bedürfniß der Zugsheizung kommt den Oberbahnämtern und während der Heizperiode sowohl den Zugsausgangsstationen als den größeren Zwischenstationen zu. (D. B. 92/1893.)

9. daß die Fußbretter gereinigt und bei Glatteis mit trockenem Sande bestreut sind;
10. daß Salonwagen nicht ohne Beigabe eines Verzeichnisses der in denselben befindlichen Inventarstücke und wenn sie leer laufen, nicht ohne Plombenverschluß, sowie, daß Hofwagen nicht ohne besondere Begleitung auf andere Bahnen übergehen.

Bei den Dienstwagen, Heizwagen und Gepäckwagen ist besonders zu beachten, daß

1. der für das Gepäck bestimmte Raum stets für seinen Zweck frei und benützbar gehalten wird;
2. der für die Requisiten bestimmte Raum zweckentsprechend verwendet wird und zugänglich ist und außerhalb desselben sich keine Requisiten befinden;
3. daß die Hunde-Coupés rein sind und ihr Verschluß keinen Mangel zeigt;
4. die Aborte gereinigt und jeden Augenblick benützbar sind, daß sie jedoch während des Stillstandes auf den Stationen nicht benützt werden.

Bei den Güterwagen ist besonders darauf zu sehen:

1. daß sich bei denselben alle abnehmbare Wagenbestandtheile, Seitenwände, Kipfe, Drehschemel 2c. vollständig befinden und auf den Wagengestellen mit gelber Farbe vorgemerkt sind;
2. daß die Verladung in jeder Beziehung vorschriftsgemäß ist, daß insbesondere das gestattete Gewichtsmaximum in keinem Falle überschritten und das Gewicht der Ladung auf sämmtliche Räder und Federn thunlichst gleichmäßig vertheilt ist und eine ungleichmäßige oder einseitige Beladung (sowohl nach der Längen- als Breitenseite) möglichst vermieden wird;
3. daß die Schiebthüren und namentlich die Schienen, auf welchen dieselben laufen, in regelmäßigem, ein Herausfallen der Thüre nicht gestattenden, Zustande sich befinden und insbesondere kein zu großer Spielraum in verticaler Richtung vorhanden ist, weshalb auch das Auflegen von Schrotleitern auf die Laufschienen untersagt ist; daß alte Aufschriften entfernt und nur die an den Wagen angebrachten Tafeln zu den Aufschriften und Plakatirungen benützt werden;
4. daß die Holz- und Brettersendungen so verladen sind, daß ein Herabfallen unmöglich und die Benützung der Bremsen nicht beeinträchtigt wird;
5. daß keine Ladung die Ladung eines anderen Wagens oder einen andern Wagen berührt oder durch die Erschütterung

so gelockert werden kann, daß ein Berühren allmählich herbeigeführt werden könnte.

Insbesondere dürfen die Bretter nicht in einzelnen nebeneinanderstehenden Stößen verladen sein, sondern müssen ineinandergreifen und wenn sie über die Wagenwände hervorragen, durch starke, von einer Wand der Langseite zur andern gehende Stricke oder angenagelte Latten gegen das Herabfallen geschützt sein;

6. daß Ladungen, welche auf zwei oder mehreren Wagen verladen werden, auf beweglichen Kipfen aufliegen;

7. daß bei den Kipfwagen die Ladung nicht über die Kipfstöcke (Kipfarme) ragt und daß die Kipfwagen älterer Art nur in verkuppeltem Zustande verwendet werden, sowie daß bei nicht gekuppelten Kipfwagen die Zacken der Schemmel fest in den Langhölzern stecken und das Eindringen derselben nicht durch dazwischen gelegte Steine oder Latten verhindert wird, sowie daß auch die an den Ketten befindlichen Haken fest in die Langhölzer eingeschlagen sind;

8. daß die Wagendecken hinreichend befestigt und so gegen Herabreißen durch Wind geschützt sind;

9. daß das Vieh ordnungsgemäß in einer das Ausspringen unmöglich machenden Weise angebunden ist, daß die offenen und doppelbödigen Wagen vor ihrer Benützung von Stroh, Heu oder anderen leicht brennbaren Stoffen gereinigt sind, daß niemals Sand, dagegen benäßte Sägespähne und befeuchtete Lohe nur dann eingestreut wird, wenn der Aufgeber in einem besonderen Reverse die Haftbarkeit für alle daraus entstehenden Folgen übernimmt, daß bei mindestens drei offenen nebeneinanderstehenden Viehwagen sich ein Begleiter befindet, endlich, daß nach erfolgter Entladung die Wagen vollständig gereinigt und nach besonderer Anordnung desinfizirt werden;

10. daß die Aufschrift auf den Wagen deutlich und bei verschiedenen Routen außer der Bestimmungsstation auch die Uebergangsstation angeschrieben ist;

11. Schienensendungen, welche auf Plateauwagen ohne Bordwände geladen sind, müssen gegen einseitliches Herabfallen vom Wagen vermittelst Vorsteckhölzer von vollkommen tadelloser Qualität oder vermittelst eiserner Rungen gesichert werden. Die Schienen dürfen nicht auf den Rahmen der Plateauwagen aufliegen und müssen daher auf kantige, nicht runde Unterlaghölzer verladen werden, welche vom Versender zu beschaffen sind.

Empfohlen wird, daß die Schienen zur Sicherung gegen eine etwaige Verschiebung in der Längenrichtung vermittelst starker durch die Laschenlöcher zu ziehenden Drähte untereinander fest verbunden werden.

12. Die Thüren der auf den Stationen hinterstellten Kastenwagen sind ebenso wie etwa an denselben vorhandene Ventilationsklappen zu schließen, damit die ungünstige Einwirkung der Witterungsverhältnisse auf das geringste Maß beschränkt wird.

13. Die mit der Bezeichnung:

Eilgut
Oberbahnamt N. N.

versehenen Güterwagen dürfen während des Winters nur in Personenzügen verwendet werden. Die zu den Personen-, Bahnpost- und Eilgutwagen gehörigen Heizschläuche haben stets bei denselben zu verbleiben. D. B. 86/1891.

Nach Umfluß der Heizperiode werden die Heizschläuche bei den Stationen verwahrt, welchen die Wagen laut Aufschrift zugetheilt sind.

Was ist zu thun, wenn aus einem Schnellzug (bezw. Personenzug) ein direkter Wagen (Kurswagen) wegen Laufunfähigkeit ausgestellt werden muß?

Es ist sofort telegraphische Mittheilung davon:

1. an die nächste Uebergangsstation;
2. an diejenige Station, welche den ausgesetzten Wagen ursprünglich eingestellt und bei der nächsten Fahrt zu ersetzen hat;
3. an die Verwaltung, welcher der ausgesetzte Wagen angehört (Wageneigenthümerin) zu machen.

Aus dieser telegraphischen, möglichst kurz gefaßten Mittheilung muß ersichtlich sein:

Die Station, auf welcher der Wagen ausgesetzt wurde, Tag, Zugsnummer, Kurs, Nummer, Eigenthumsmerkmal des Wagens und Ursache des Aussetzens. (G. D. E. Nr 45761/8475 II vom 28. Mai 1889.)

Was ist bei Entgleisung von Fahrzeugen zu beachten?

Bei Entgleisung von Fahrzeugen ist unter allen Umständen die sofortige Untersuchung der Geleise, sowie der Fahrzeuge selbst — letztere nicht nur hinsichtlich etwaiger Beschädigungen, sondern insbesondere hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit — zu veranlassen.

Liegt der Entgleisung eines Wagens eine geringfügige Ursache zu Grunde, so kann derselbe nach vorgängiger genauer Untersuchung

durch den betreffenden Wagenwärter mit einem Güterzug weiterbefördert werden, ist jedoch, falls derselbe leer ist, sofort, außerdem nach Entladung unter kurzer Angabe des Sachverhalts der nächsten Betriebs-Werkstätte behufs eingehender Untersuchung zuzuleiten. In den Stationen, welchen Wagenmeister zugetheilt sind, ist durch diese die vorläufige Untersuchung der Achsen unter Zuhilfenahme der Schablone vorzunehmen. In allen Fällen, in welchen die Lauffähigkeit der betreffenden Wagen durch die hiezu berufenen Bediensteten nicht unzweifelhaft festgestellt werden kann, ist deren Untersuchung durch die zuständige Betriebswerkstätte an Ort und Stelle zu veranlassen und sind diese Wagen eventuell umzuladen.

Selbstredend sind die betreffenden Fahrzeuge mit Klebezetteln zu versehen und ist Beschädigungsmeldung dem kgl. Oberbahnamte vorzulegen.

(Siehe auch § 8 der Dienstanweisung für das Verfahren bei Beschädigung von Wagen.)

Wovon ist die Sicherheit des Bahnbetriebes ganz besonders abhängig?

Die Sicherheit des Bahnbetriebes ist wesentlich abhängig von der genauesten Beobachtung der auf die Bahn Bezug habenden oberpolizeilichen Vorschriften und den betreffenden Bestimmungen des Polizeistrafgesetzbuches.

Wie lauten die betreffenden Bestimmungen?

Diese Bestimmungen lauten folgendermaßen:

Bestimmungen für das Publikum.

§ 53. Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und beim Transport der Personen und Sachen getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten (§ 66) Folge zu leisten.

§ 54. Das Betreten der Bahn einschließlich der zugehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Organen der Bahnverwaltung, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, Gerichts-, Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebietes berufenen Beamten, sowie den zu Besich-

tigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Geleises zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach § 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Bahnhof- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Die Gestattung des Betretens der Bahn begreift ein Gehen auf dem Bahnkörper und demselben entlang, welches nur zum Zwecke kürzerer oder bequemerer Wegzurücklegung stattfindet, nicht in sich.

Anmerkung: Die Ausstellung von Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn und aller hiezu gehörigen Anlagen behält sich die k. Generaldirektion vor.

Alle für das Publikum geltenden Bestimmungen sind von den Angehörigen der Beamten und Bediensteten gleichmäßig zu beachten.

Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als dieselben nicht durch Schranken geschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder anderen in gleicher Weise sichernden Verschlüssen versehenen Uebergänge dürfen nur überschritten werden, wenn kein Zug in Sicht ist. In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§ 55. Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf Niemand den Bahnhof ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militärbehörde, sowie der im § 54 gedachten und der Postbeamten.

Anmerkung: Die Ausführungs-Bestimmung zu § 54 Ziff. 1 hat auch hier Geltung.

Den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnhöfe, sowie den Bahnkörper innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

Das Verweilen im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung zum Zwecke des Feilbietens oder des Verkaufs von Fahrkarten ist nicht gestattet.

Die bestimmungsgemäß dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume der Bahnhöfe dürfen ohne besondere Erlaubniß der Bahnverwaltung zu gewerblichen Zwecken nicht betreten werden, insbesondere nicht von Gasthofbediensteten, Kutschern, Packträgern, Zeitungs- und Viktualienverkäufern u. dgl.

Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern

sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe und auf den Plätzen an den Ladegeleisen und den Güterschuppen zu benutzen.

Die Ueberwachung der Ordnung auf diesen, für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen steht den Bahnpolizeibeamten zu, insoferne in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

Anmerkung: Nach einem Erkenntniß des k. Oberlandesgerichtes München machen sich Fuhrwerksbesitzer, welche zwar bei Abholung von Reisenden an den hiefür bestimmten Vorplätzen der Bahnhöfe anhalten, sodann aber persönlich und ohne Erlaubnis den Bahnhofrayon betreten, um Reisende für ihre Fuhrwerke zu gewinnen, einer bahnpolizeilichen Uebertretung schuldig.

§ 56. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über die Bahn darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen.

§ 57. Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

Das Treiben von größeren Viehheerden über die Bahnübergänge ist innerhalb 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet.

§ 58. Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten unter den hiefür festgesetzten Bedingungen benützt werden.

§ 59. Solange die Uebergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehheerden und Führer von Lastthieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen ertönen. Fußgänger dürfen sich den geschlossenen Schranken nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§ 60. Jede Beschädigung der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum, oder das Anbringen sonstiger Fahrthindernisse ist verboten, ebenso die Erregung falschen Allarms, die Nachahmung von Signalen, die Verstellung von Ausweichevorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen.

§ 61. Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu, sowie das eigenmächtige Oeffnen der an den Langseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten.

Anmerkung: Deßgleichen ist auch der Aufenthalt auf den Plattformen der Wagen während der Fahrt, insoweit die ersteren keine Abschlußvorrichtungen haben, sowie das Uebersteigen von einem zum anderen Wagen verboten.

Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, während der Fahrt aus dem Wagen zu werfen.

Wer während der Fahrt ohne Fahrkarte oder ohne giltige Fahrkarte betroffen wird und auf ergangene Aufforderung von Seite des Eisenbahnpersonals die sofortige Nachlösung der Fahrkarte nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen über die Personenbeförderung unterläßt oder die sofortige Zahlung verweigert, ist straffällig.

Anmerkung: Es ist besonders zu beachten, daß eine Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften nur drei Monate, vom Tage der Handlung an gerechnet, strafrechtlich verfolgbar ist.

Die bezügliche Anzeige hat daher sofort zu erfolgen und, wenn ein Kostenersatz mit in Frage kommt, unter approximativer Angabe der Höhe derselben.

Nach definitiver Feststellung ist hierüber gesondert zu berichten, da die Beitreibung des Kostenersatzes nach durchgeführtem Strafverfahren gesondert erfolgt.

Bei Anzeigen über Sachbeschadigungen (ohne bahnpolizeiliche Uebertretung) ist stets anzugeben, ob Absicht oder Fahrlässigkeit zu Grunde liegt.

§ 62. Feuergefährliche, sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

§ 63. Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im § 54—62 enthaltenen Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird, sofern derselbe sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder die Festnahme nothwendig ist, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

§ 64. Der Festgenommene ist unverzüglich, soferne er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Amtsrichter desjenigen Bezirks, in welchem die Festnahme erfolgt, vorzuführen.

Den Bahnpolizeibeamten ist gestattet, die festgenommenen Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonale in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort

abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizeibeamte eine mit seinem Namen und mit seiner Dienststellung bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Verhandlungsschrift vertritt, die in der Regel an demselben Tag, an dem die Uebertretung constatirt wurde, spätestens aber am Vormittage des folgenden Tages an den Amtsrichter eingesendet werden muß.

Anmerkung: Bei den äußereren Dienstesstellen einlaufende Anzeigen über Uebertretungen bahnpolizeilicher Vorschriften sind nicht an die zuständigen Amtsanwälte, sondern sofort an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden.

Ebenso sind von äußeren Organen bemerkte Uebertretungen bahnpolizeilicher Vorschriften nicht direkt an die Gendarmerie zur Anzeige zu bringen, sondern es ist von solchen Uebertretungen nach Feststellung der Persönlichkeit Meldung an die nächste vorgesetzte Stelle und von dieser an das betreffende k. Oberbahnamt zu erstatten.

Selbstredend ist die Verständigung der Gendarmerie in Fällen, in welchen sofortige Erhebungen seitens derselben deren Mitwirkung aus irgend einem Grunde geboten erscheinen, nicht ausgeschlossen; doch wird hiedurch die vorgeschriebene Anzeige nicht ersetzt und darf niemals unterlassen werden.

§ 65. Ein Abdruck der §§ 53—65 dieser Vorschriften und der §§ 13, 15, 18, 20, 21 und 29 der Verkehrsordnung ist in jedem Warteraum auszuhängen. Bei jedem Stationsvorstande ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufzulegen.

Die in §§ 54—64 enthaltenen Bestimmungen für das Publikum gelten als oberpolizeiliche Vorschriften zu Art. 88 Abs. 1 und 2 des Polizeistrafgesetzbuches.

Dieser Artikel lautet:

An Geld bis zu 20 Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer den oberpolizeilichen Vorschriften über Schutz der Eisenbahnen und des Bahnbetriebes zuwiderhandelt.

Uebertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über Aufrechthaltung der Ordnung auf der Bahn, in den Bahnhöfen und auf Dampfschiffen unterliegen einer Geldstrafe bis zu 10 Thalern.

Wer ist zur Ausübung der Bahnpolizei berufen und was ist bezüglich der Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten zu beachten?

Hierüber geben §§ 66—71 der Betriebsordnung Aufschluß. Diese lauten wie folgt (vgl. auch die §§ 47—52 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893):

§ 66. (Benennung.) Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:

1. die Oberbahnamtsvorstände und deren Inspicirungsorgane, die Betriebs- und Gütercontroleure;
2. die Ingenieure;
3. die Stationsvorstände und deren Stellvertreter;

4. die Oberstationsmeister, Stationsmeister, Bahnhofaufseher, Wagenmeister, Packer und Stationsdiener (Perron- und Wartsaaldiener, Portiers), Stationswärter;
5. die Bahnmeister und verpflichteten Vorarbeiter;
6. die Wechsel-, Bahn- und Ablösewärter;
7. die Oberconducteure (Zugführer), Conducteure (Schaffner), Wagenwärter und Wagenwärtergehilfen;
8. die Nachtwächter.

Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

Anmerkung: Zur Ausübung der Bahnpolizei sind auch jene nicht statusmäßigen verpflichteten Bediensteten berufen, welche auf einer der bezeichneten Stellen nur aushilfsweise verwendet sind.

§ 67. (Dienstanweisung.) Allen im § 66 genannten Bahnpolizeibeamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu ertheilen.

§ 68. (Befähigung.) Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im § 66 Nr. 3 bis 8 aufgeführten Beamten den darüber erlassenen besonderen Bestimmungen entsprechen.

Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

Auf die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden obige Vorschriften über das Alter und die Vereidigung keine Anwendung.

§ 69. (Pflichten gegen das Publikum. Personalakten.) Die Bahnpolizeibeamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

Unziemlichkeiten sind von den Vorgesetzten nöthigen Falls durch angemessene Strafen zu ahnden.

Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Wahrnehmung polizeilicher Verrichtungen entfernt werden.

Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§ 70. (Bezirk der Amtsthätigkeit.) Die Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und so weit, als solches zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeivorschriften erforderlich ist.

§ 71. (Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten) Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

Was ist hinsichtlich der Handhabung der Polizei auf den Eisenbahnhöfen zu beachten?

Die hier aufgestellten Normen sind in einer Entschließung der k. Staatsministerien des Innern, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 4. Februar 1860 Nr. 4994 niedergelegt und lauten:

1. Den Polizeibeamten und den polizeilichen Vollzugsorganen mit Einschluß der Gendarmerie ist der Zutritt in das Innere der Bahnhöfe behufs der Ausübung ihrer zuständigen Funktionen jederzeit gestattet.

   Dieser Zutritt ist daher von einer besonderen Erlaubnis der Bahnbehörden nicht abhängig.

   Die polizeilichen Vollzugsorgane haben jedoch, sie mögen im gewöhnlichen Dienste oder aus einem außerordentlichen Anlasse den Bahnhof betreten, sich in der Regel bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange bei dem betreffenden Bahnbeamten zu melden und dessen allenfallsige Mittheilung über den Polizeidienst entgegenzunehmen.

   Eine Ausnahme hievon macht nur das Betreten in dringenden Fällen, in welchen das polizeiliche Vollzugsorgan hierüber wenigstens sobald als möglich dem Bahnbeamten Meldung zu machen hat.
2. In Ausübung ihrer zuständigen Funktion ist die Polizeigewalt auch im Innern der Bahnhöfe nur an die hiefür bestehenden gesetzlichen oder verordnungsmäßigen Bestimmungen gebunden und durch den Einspruch der Bahnbehörde in ihrer Thätigkeit nicht behindert. Verhaftungen und ähnliche außerordentliche

dienstliche Handlungen sollen jedoch womöglich nur im Einvernehmen mit dem betreffenden Bahnbeamten vorgenommen oder doch demselben nachträglich in kürzester Zeit angezeigt werden. Auch ist hiebei jede Störung des ordentlichen Bahndienstes durchweg zu vermeiden.

3. Der Bahnbetrieb ist ausschließend Sache des Eisenbahndienstpersonals, weßhalb den Polizeiorganen eine Thätigkeit in dieser Beziehung in keiner Weise zukommt.

Auch die Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Bahn und in dem Bahnhofe steht dem Eisenbahndienstpersonale nach den hierüber bestehenden besonderen Instruktionen zu.

Die Polizeiorgane haben sich daher nur in dieselbe zu mischen, wenn sie von dem Eisenbahndienstpersonale hiezu ausdrücklich requirirt werden. Liegt eine solche Requisition vor, so haben sie derselben unverzüglich und nach Möglichkeit zu entsprechen.

4. Was den Dienst der polizeilichen Vollzugsorgane insbesondere anlangt, so sind dieselben:

a) befugt, Personen, welche wegen Verbrechen oder Vergehen zu verhaften sind, in das Innere der Bahnhöfe jederzeit zu verfolgen und daselbst festzunehmen, sowie andere auf gerichtlichen oder polizeilichen Aufträgen beruhende Verhaftungen im Bahnhofe vorzunehmen.

b) Wegen bloßer Polizeiübertretungen findet in Eisenbahnhöfen in der Regel keine Verhaftung statt, wenn sich der Uebertreter über die Identität seiner Person sogleich ausweisen kann, was womöglich im Benehmen mit dem betreffenden Bahnbeamten festzustellen ist.

Dagegen können aber verdächtige, legitimationslose oder der Landstreicherei ergebene Individuen allerdings auch im Falle einer Polizeiübertretung zur Haft gebracht werden. Die Verhaftung ist übrigens bei diesen Individuen, auch wenn sie keine besonderen Polizeiübertretungen begangen haben, zulässig, insofern die durch die Dienstesinstruktion bestimmten Voraussetzungen hiezu vorliegen.

c) In den unter lit. a und b bezeichneten Fällen müssen die Vorschriften der Ziffer 1 und 2 jederzeit genau beachtet werden.

d) Jedes für den gewöhnlichen Dienst zur allgemeinen Ueberwachung des Publikums und zur Mitwirkung bei Aufrechthaltung der Ordnung oder aus einem besonderen Anlaß in den Bahnhöfen beorderte Polizeiorgan hat seine Funktion mit Vermeidung aller Zudringlichkeit, Auffallenheit oder Belästigung, wo nicht positives Handeln ausdrücklich ge-

boten erscheint, auszuüben und muß hiebei bei Vermeidung disciplinärer Einschreitung ein ernstes, aber zugleich höfliches und taktvolles Benehmen beobachten.

e) Den Polizeiorganen ist ausdrücklich untersagt, bei Ausführung ihrer Funktionen die inneren Betriebsräume, Bureaus, Werkstätten und Wartsäle, welche nicht zugleich als öffentliche Restaurationen dienen, ohne besonderen Anlaß und vorgängige Zustimmung des betreffenden Bahnbeamten zu betreten.

f) Das Polizeiorgan, welches dem Transporte von Vaganten, Sträflingen und sonstigen Gefangenen auf der Eisenbahn beigegeben ist, hat sich mit den Schüblingen bei der Ankunft auf dem Bahnhofe sofort in das hiezu angewiesene besondere Lokal zu begeben, daselbst bis zum Abgange des Zuges zu verbleiben und überhaupt nicht länger als nöthig am Bahnhofe zu verweilen.

Dasselbe gilt bezüglich des Transportes von Schüblingen, welche mit der Bahn angelangen und von einem Bahnhofe aus weiter zu verbringen sind.

5. Durch die gegenwärtigen Anordnungen werden die zum Schutze der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes erlassenen und veröffentlichten polizeilichen Vorschriften nicht berührt.

6. Insoferne bezüglich der Bahnhöfe in großen Städten oder von sonstiger größerer Bedeutung die Erlassung besonderer ausführlicherer Instruktion über die Handhabung des Polizeidienstes nothwendig erscheinen sollte, können dieselben zwischen den betreffenden Distriktspolizei- und Bahnbehörden vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseits vorgesetzten Stellen vereinbart werden.

Praktischer Fall.

Dem diensthabenden Adspiranten in Planegg wird vom Oberconducteur des Zuges 1402 ein Passagier vorgeführt, der in Gauting trotz Abwehr des Abfertigungsbeamten auf den bereits rollenden Zug aufsprang, ohne giltige Fahrkarte war und vor Einfahrt des Personenzuges 1402 in Planegg versuchte, auf der dem Publikum verbotenen Seite vom Zuge abzuspringen, um sich der Ermittlung und Nachzahlung zu entziehen. Der Defraudant versetzte dem Conducteur, welcher ihn am Abspringen verhinderte, einen Stoß auf die Brust. Was hat in diesem Falle zu geschehen?

Der diensthabende Adspirant hat den betreffenden Passagier, welcher bereits einen Fluchtversuch gemacht hat, vorläufig durch Bahnbedienstete festnehmen zu lassen und sodann die Personalien desselben festzustellen. Kann Name, Stand und Wohnort unzweifel-

haft ermittelt, der verwirkte Fahrgeldzuschlag bezahlt und auch die Ueberzeugung gewonnen werden, daß der betreffende Passagier nach Sachlage sich der zu gewärtigenden Strafe wegen Bahnpolizeiübertretung und Insultirung eines Conducteurs nicht entziehen könne, so ist derselbe nach Feststellung der Personalien und Einhebung des Fahrgeldzuschlages wieder zu entlassen.

Vermag sich hingegen der Reisende über seine Person nicht genügend auszuweisen oder ist er nicht in der Lage, den Fahrgeldzuschlag zu bezahlen oder einen als genügend erscheinenden Werthgegenstand zu hinterlegen, so daß die verdiente Bestrafung, wie auch die Hereinholung des Zuschlages fraglich erscheint, so ist dessen Festnehmung zu veranlassen. Im Falle der Arretirung ist der Festgenommene durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Eisenbahnpersonale in Bewachung zu nehmen und an das zuständige Amtsgericht abzuliefern; ist Gendarmerie vorhanden, so kann die Festnahme und Ablieferung dieser übertragen werden.

In beiden Fällen ist eine Festnehmungskarte* — Form. 1474 — auszustellen, welche bei der Ablieferung dem Amtsanwalte zu übergeben ist.

Bezüglich der Erhebung des Fahrgeldzuschlages sei noch erwähnt, daß der betreffende Beamte auch befugt ist, nöthigen Falls eine Pfändung vorzunehmen.

Ueber den Vorfall ist dem k. Oberbahnamte Anzeige zu erstatten.

Hinsichtlich der Verwirkung des Fahrgeldzuschlages siehe § 21 der V. O. (S. 24).

Die Erhebung des Fahrgeldzuschlages kann nur von den Stationsvorständen bezw. deren Stellvertretern verfügt werden; das Conducteurpersonal ist hiezu nicht befugt. Die mit dem Betriebsdienste betrauten Beamten haben die Bestimmungen über die Erhebungen von Fahrgeldzuschlägen ohne jede Rigorosität anzuwenden.

Wenn auch die Verfügung eines Fahrgeldzuschlages dessen Wesen nach nicht die Schädigung des Eisenbahnärars seitens des von ihm Betroffenen zur unbedingten Voraussetzung hat, so ist doch aus der Fassung des § 21 der V. O. ersichtlich, daß derselbe in erster Linie für Fälle der versuchten Defraudation bestimmt wurde. Es ist deßhalb, wenn zweifellos ein Irrtum oder ein Mißverständniß vorliegt, lediglich die normale Fahrtaxe und

---

* Die Festnehmungskarte hat zu enthalten: den Namen und die Dienststellung des Bahnpolizeibeamten, den Ort und die Zeit der Festnahme nach Tag und Stunde, die Veranlassung der Festnahme, die Bezeichnung der zur Ablieferung beauftragten Persönlichkeit und — wenn möglich — Name, Stand und Wohnort des oder der Festgenommenen.

eventuell ein Fahrgeldzuschlag von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als der doppelte Fahrpreis zu erheben.

Sobald auch ein Verschulden des Personals constatirt wird, ist von der Erhebung eines jeden Zuschlages abzusehen.

Dem Fahrpersonale ist bei Betreffen von Reisenden ohne Fahrkarte oder mit ungiltigen Fahrkarten die höflichste Form und die Vermeidung jeder Beschuldigung einer absichtlichen Benachtheiligung des Eisenbahnärars strengstens einzuschärfen. D. B. 9/1881.*

Bei Erhebung eines erhöhten Fahrgeldes gemäß § 21 der V. O. ist eine Zusatzkarte zu einer Mark abzugeben. Wird der Zuschlag nicht voll erhoben, weil hiedurch der Betrag des doppelten Fahrpreises überstiegen würde, so ist eine Karte zur einfachen Fahrt zu lösen. Ist nach § 21 der V. O. mindestens ein Betrag von 6 Mark zu erheben, so sind drei Zusatzkarten zu je einer Mark abzugeben, der Restbetrag ist durch Abgabe sonstiger Fahrkarten zu decken. Die eine Hälfte der Zusatzkarten ist abzutrennen und dem Reisenden als Quittung zu belassen (Siehe § 3 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Es ist darauf zu achten, daß die Entwerthung dieser Fahrkarten sofort durch das Conducteurpersonal vorgenommen wird.

Zusatzkarten, aus deren Betrage dem Conducteurpersonale eine Entdeckungsgebühr nicht zukommt, d. h. Zusatzkarten, welche von Reisenden nach § 21 der V. O. zur Erlegung des um eine Mark erhöhten Fahrpreises gelöst werden, wenn ihnen ohne Fahrkarte die Mitfahrt gestattet wird, sind nach der Entwerthung einzuziehen und dem Verzeichnisse über den Verkauf solcher Fahrkarten beizulegen.

Von den übrigen Zusatzkarten kommt dem Entdecker ein Antheil von je 40 Pfennigen zu, welcher ihm von der Fahrkartenausgabe seiner Heimatstation auszubezahlen ist.

Anmerkung: Das Conducteurpersonal darf das Nachlösen von Fahrkarten für Reisende nicht besorgen und haben die Reisenden dies vielmehr selbst zu thun.

Ueber den Handel mit Fahrkarten innerhalb der Bahnhöfe besagt D. B. 91 v. J. 1876 Folgendes:

„Der Handel mit Fahrkarten jeder Art innerhalb der Bahnhöfe ist strengstens verboten. Bediensteten ist der Handel gänzlich unter-

* Die Weigerung der Zahlung eines nach der V. O. zu verhängenden Fahrgeldzuschlages ist nicht zu verwechseln mit der Weigerung der Lösung einer Ergänzungsfahrkarte. Nur die letztere Weigerung führt zur strafrechtlichen Verfolgung wegen Uebertretung der oberpolizeilichen Verordnung v. 1. Jan. 1872. Die erstere gibt lediglich Anlaß zur civilrechtlichen und prozessualen Beitreibung des Fahrgeldzuschlages. Die Einrichtung besonderer „Zusatzkarten“ (früher Strafbillets genannt) ist keine den Strafrichter verpflichtende Vorschrift. Von den Oberbahnämtern können selbstständige Klagen nicht gestellt werden. Es sind vielmehr derartige Anstände nach gepflogenen Vorerhebungen an das Fiscalat der G. D. abzugeben. G. D. E. 20448 v. 2. IV. 76.

sagt und jede Zuwiderhandlung wird mit sofortiger Entlassung bestraft. Das Gleiche gilt auch für die Kofferträger und das gesammte im Taggeld stehende Personal.

Hievon sind sämmtliche Angehörige der k. b. Staats-Eisenbahnen wiederholt in geeigneter Weise zu verständigen."

Welche Bestimmungen bestehen über das Verhalten der Behörden bei den Reisen von Prinzen und Prinzessinnen des k. Hauses, dann auswärtiger Allerhöchster und Höchster Herrschaften?

Die bezüglichen Bestimmungen sind im Verordnungs- und Anzeigeblatt vom Jahre 1857, Seite 152 enthalten und lauten:

A. Reisen der Prinzen ꝛc. des k. Hauses.

I.

Wenn Prinzen und Prinzessinnen des k. Hauses in dieser Eigenschaft bei besonderen offenkundigen feierlichen Anlässen, wie z. B. bei Eingehung von Vermählungen und dergleichen reisen, sind jedesmal die besonderen Allerhöchsten Befehle Seiner Majestät des Königs zu erholen.

II.

Wenn dieselben in dienstlicher Eigenschaft oder incognito oder unter fremden Namen reisen, ihre Reiseroute aber durch die k. Staatsministerien zur Kenntniß der betreffenden Behörden bringen lassen, haben sich

1. an den Orten, wo nur ein kürzerer Aufenthalt stattfindet, z. B. zum Behufe des Umspannens, an Anhaltstellen auf Eisenbahnen und Landungsplätzen der Dampfboote, die an diesen Orten befindlichen Vorstände der Orts-, Distrikts- und Kreispolizeibehörden (Regierungspräsident, Bezirksamtmann, Stadtkommissär, Bürgermeister) zum Empfange in Amtskleidung einzufinden;
2. an den Orten, wo ein längerer Aufenthalt genommen, z. B. Mittag gemacht, übernachtet, oder noch längere Zeit verweilt wird, findet nicht nur der ad 1 bezeichnete Empfang statt, sondern es hat auch der erschienene oberste Polizeibeamte die Aufwartung der Behörden anzubieten und hiefür die Stunde der Audienz sich zu erbitten. Die Behörden sind vorher hievon gehörig zu avertiren und von der allenfalls bestimmten Stunde schleunigst in Kenntniß zu setzen, damit sie rechtzeitig erscheinen können; von einem Bereithalten derselben jedoch zu diesem Zwecke ist Umgang zu nehmen.

Wird die Aufwartung angenommen, so haben sich zu derselben diejenigen Beamten einzufinden, welche zum Empfange bei Reisen Seiner Majestät des Königs nach der Norm II berufen sind. (Siehe Verordnungs-Blatt vom Jahre 1857 Nr. 29, S. 141.)

III.

Wenn dieselben incognito reisen und ihre Reiseroute nicht zur Kenntniß der Staatsministerien bringen oder die ihnen zukommenden Ehrenbezeugungen ausdrücklich ablehnen, findet gar kein Empfang statt.

Hiezu sind auch Spazierfahrten zu rechnen.

Ein Bediensteter der Polizeibehörde muß jedoch, sobald dieselbe von der Durchreise oder Ankunft Kenntniß erlangt, an der Anhaltstelle, jedoch nur in Civilkleidung, bereit sein, um für die Ordnung und Weiterbeförderung Sorge zu tragen und etwaige Wünsche entgegenzunehmen.

B. Reisen fremder Souveräne.

I.

Reisen fremde Souveräne in ihrer Eigenschaft als solche, so sind jedesmal die besonderen Allerhöchsten Befehle Sr. Majestät des Königs zu erholen.

II.

Reisen dieselben incognito oder unter fremden Namen, lassen aber ihre Reiserouten durch die Staatsministerien bezw. durch die Gesandschaften zur Kenntniß der betreffenden Behörden bringen, hat der ad A II 1 und 2 bezeichnete Empfang stattzufinden.

III.

Reisen dieselben incognito ohne Bekanntgabe ihrer Reiseroute oder mit ausdrücklicher Ablehnung aller Ehrenbezeugungen, ist von einem Empfange Umgang zu nehmen und es hat nur die sub A III bezeichnete Anwesenheit eines Polizeibediensteten einzutreten.

C. Reisen von Prinzen ꝛc. aus fremden regierenden Häusern.

I.

Reisen Prinzen ꝛc. aus fremden regierenden Häusern in dieser Eigenschaft oder aus besonderen offenkundigen feierlichen Anlässen, so sind jedesmal die besonderen Allerhöchsten Befehle Sr. Majestät des Königs zu erholen.

II.

Reisen dieselben incognito oder unter fremden Namen, lassen aber ihre Reiseroute durch die Staatsministerien, bezw. durch die

Gesandschaften zur Kenntniß der betr. Behörden bringen, so findet an den Orten, wo ein Aufenthalt gemacht wird, derselbe sei nun kürzer oder länger, der sub A II 1 bezeichnete Empfang statt.

III.

Reisen dieselben incognito ohne Bekanntgabe ihrer Reiseroute oder mit ausdrücklicher Ablehnung aller Ehrenbezeugungen, ist von einem Empfange Umgang zu nehmen, und es hat nur die sub A III bezeichnete Anwesenheit eines Polizeibediensteten einzutreten.

Diese Bestimmungen wurden durch Entschließung der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen vom 28. Mai 1889 Nr. 46702/8615 II auf Grund einer ergangenen Anfrage in der nachstehenden Weise erläutert:

Auf einen Bericht 2c., worin angefragt wurde, ob die im Verordnungs- und Anzeigeblatte für die k. b. Verkehrsanstalten, Jahrgang 1857, Seite 152, bekannt gegebenen „Normen über das Verhalten der Behörden bei Reisen von Prinzen und Prinzessinnen des k. Hauses, dann auswärtigen Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften," ihrem ganzen Inhalte nach noch giltig seien und wie sich hienach die Bahnamts- und Verwaltungsvorstände hinsichtlich des Tragens der Galauniform bei solchen Reisen zu verhalten haben, wird hiemit Nachstehendes eröffnet:

Die fraglichen Normen beruhen, wie auch an der bezeichneten Stelle des Verordnungs- und Anzeigeblattes angegeben, auf Allerhöchster Anordnung, wurden seither in gleicher Weise weder zurückgenommen, noch geändert und haben hienach als unverändert fortbestehend zu gelten

Indessen betreffen diese Normen das Verhalten sämmtlicher Orts-, Distrikts- und Kreispolizeibehörden im Allgemeinen und können in dieser Allgemeinheit nicht wohl den Gegenstand der von dem k. Oberbahnamte angeregten Erörterung bilden.

Einschlägig für diese Erörterung scheint nur, wie auch das k. Oberbahnamt in seiner Anfrage mitberührte, der Punkt hinsichtlich des Tragens der Galauniform seitens der bezüglichen Stationsvorstände bei den betreffenden Reisen.

Hinsichtlich dieses Punktes gestaltet sich die Angelegenheit nach der bereits im Großen und Ganzen eingehaltenen, mit dem Sinne der fraglichen Normen übereinstimmenden Praxis, wie folgt:

A. Reisen der Prinzen 2c. des k. Hauses.

1. Bei solchen Reisen, welchen ein feierlicher Charakter nicht innewohnt — und dieses ist weitaus überwiegende Mehrheit — tragen sämmtliche Stationsvorstände lediglich die Interimsuniform.

2. Bei solchen Reisen, welchen ein feierlicher Charakter innewohnt, also auf bestimmten Stationen ein Empfang oder Verabschiedung der betreffenden Prinzen und Prinzessinnen durch Staats-, Gemeinde- und Militärbehörden in Galauniform stattfindet, erscheinen die betr. Stationsvorstände ebenfalls in Galauniform.

Die Verständigung der betreffenden Stationsvorstände darüber, daß einer bestimmten Reise ein feierlicher Charakter innewohnt, erfolgt in der Regel durch Entschließung oder Telegramm der Generaldirektion an das betreffende Oberbahnamt, worauf das letztere die einschlägigen Stationsvorstände zu avisiren hat.

Erfährt in einzelnen Fällen ein Stationsvorstand, daß ein Prinz oder eine Prinzessin des k. Hauses auf der ihm unterstellten Station einen Zug besteigen oder verlassen, oder mit demselben einen längeren Aufenthalt nehmen werde, ohne daß ihm eine oberbahnamtliche Verständigung im eben angegebenen Sinne zugekommen wäre oder von ihm noch rechtzeitig erholt werden konnte, dann hat derselbe sich sofort an den Vorstand der betreffenden Lokalpolizeibehörde mit der Anfrage zu wenden, ob ein feierlicher Empfang seitens der Civilbehörden ꝛc. stattfindet und im bejahenden Falle sich in Galauniform an demselben zu betheiligen.

3. In allen Fällen, in welchen bei solchen Veranlassungen die Vorstände von Bahnämtern oder Bahnverwaltungen in Galauniform erscheinen, treten die Bestimmungen der Entschließung vom 5. April 1887 Nr. 23566/3888 II, die Galaanzüge der Eisenbahnportiers betreffend, Anlage § 5, lit. a, b, und § 4 lit. d, ebenmäßig in Kraft.

4. Findet bei einem in militärischer Eigenschaft reisenden Prinzen des k. Hauses lediglich ein militärischer Empfang oder eine solche Verabschiedung auf einer Station statt, ohne daß Civil- und Gemeindebehörden in Galauniform sich dabei betheiligen, dann trägt der Stationsvorstand lediglich Interimsuniform.

5. Für besondere Fälle bleiben besondere Bestimmungen vorbehalten.

B. Reisen fremder Souveräne und
C. Reisen von Prinzen aus fremden regierenden Häusern.

Hier erscheinen die Stationsvorstände, wenn keine anderen ausdrücklichen Bestimmungen seitens der Generaldirektion getroffen werden, jederzeit lediglich in Interimsuniform.

(Anhang zum Kapitel Fahrdienst.)

Die Westinghouse-Bremse, deren Technik und Handhabung
nebst einer
kurzen Beschreibung der auf den bayerischen Lokalbahnen eingeführten Hardybremse.

Die im Laufe der Zeit sich immer umfangreicher gestaltenden Eisenbahn-Betriebsverhältnisse haben zur überzeugenden Erkenntniß geführt, daß das bisherige Verfahren, einen Zug mit einzelnen vom Wagen aus zu bedienenden Bremsen zum Stillstand zu bringen, ein ungenügendes sei, und daß nur eine continuirliche (gekuppelte) Bremse, welche ermöglicht, von einem Punkte aus sämmtliche Bremsklötze des Zuges in Thätigkeit zu setzen, am sichersten und zweckmäßigsten dem Bedürfnisse zu genügen vermag.

Die Anforderungen, welche im Allgemeinen an eine solche Bremse gestellt wurden, waren folgende:

1. Dem Lokomotivführer ist die Leitung des Zuges vollständig in die Hand zu geben und zwar derart, daß er sofort beim Erkennen einer Gefahr sämmtliche Bremsen in Thätigkeit setzen kann;
2. die Bremskraft muß jederzeit vorhanden sein;
3. die Bremsung muß augenblicklich erfolgen; die Wirkung muß derart sein, daß ohne Stöße und ohne Schleifen der Räder jeder Zug ohne Rücksicht auf Witterungsverhältnisse und Gefälle in kürzester Zeit zum Stillstande gelangt, und daß diese Wirkung, wenn der Zug abreißt, im abgetrennten Theile automatisch oder selbstthätig eintritt. Von jeder Wagenabtheilung aus muß die Bremse in Thätigkeit gesetzt werden können;
4. der Bremsdruck muß nach Belieben regulirt und die Bremsen daher im gewöhnlichen Betriebe ebenso vortheilhaft benützt werden können, als in Fällen der Gefahr;
5. die Construction der Bremse muß möglichst einfach, ihre Handhabung leicht verständlich und die Wirkung eine verlässige, von Zufälligkeiten möglichst unabhängige sein.

Nach vorausgegangenen umfangreichen Versuchen mit den vorhandenen verschiedenen Systemen continuirlicher, automatischer Bremsen wurde in Bayern die Westinghouse-Bremse eingeführt, welche den voraufgeführten Bedingungen am meisten entspricht und derzeit schon bei allen Personenzügen der Hauptbahnen in Verwendung steht.

Nachstehend folgt nun eine kurze Beschreibung der Westinghouse-Bremse und anschließend hieran werden die für die Handhabung und Bedienung derselben bestehenden hauptsächlichsten Vorschriften aufgeführt.

Die für den Bremsbetrieb angewendete Kraft ist gepreßte Luft.

Die Luft, welche durch eine auf der Lokomotive angebrachte Luftpumpe in einen ebenfalls an der Lokomotive angebrachten Hauptbehälter gedrückt wird, tritt durch Oeffnen des Lokomotivführer-Bremsventils in das sich über den ganzen Zug ausdehnende Hauptleitungsrohr ein und füllt bei jedem mit Bremsvorrichtung versehenen Fahrzeuge einen kleinen Behälter durch das sogenannte Funktionsventil, welches mit dem besagten Behälter und dem Bremscylinder verbunden ist.

Sobald nun die Luft aus dem Hauptbehälter in die Hauptleitung tritt, wird der Kolben des Funktionsventils durch den Druck der Luft hinaufgeschoben, so daß die Preßluft in den kleinen Luftbehälter, welcher vorher durch den Kolben abgeschlossen war, eintreten kann. Gleichzeitig wird hiedurch der zum Bremscylinder führende Luftkanal abgesperrt. Die Leitung ist alsdann gefüllt und die zum Bremsen nothwendige Kraft vorhanden.

Soll nun gebremst werden, so läßt der Lokomotivführer vermittelst des Lokomotivführer-Bremsventils Luft aus der Hauptleitung ins Freie entweichen.

Sobald der Luftdruck in dem Hauptleitungsrohr sinkt, wird der Kolben des Funktionsventils wieder nach abwärts bewegt. Hiedurch wird der Kanal zum Bremscylinder frei und der gepreßten Luft ermöglicht, in denselben einzutreten. Dieselbe treibt dann die im Bremscylinder befindlichen Bremskolben und die Kolbenstangen vorwärts und bewirkt so, daß die Bremsklötze gegen die Räder gepreßt werden.

Dies ist der Vorgang bei gewöhnlichen Bremsungen. Soll sehr rasch gebremst werden (Nothbremsung), so wird der Druck in der Hauptleitung durch Verbringung des Führer-Bremsventils in die Schnellbremsstellung rasch erheblich vermindert. Durch eine sehr sinnreiche Einrichtung an dem Funktionsventil wird durch diese rasche Druckminderung in der Hauptleitung bewirkt, daß außer der im kleinen Luftbehälter aufgespeicherten, auch noch Preßluft aus der Hauptleitung direkt in den Bremscylinder eintritt. Es wird also bei Nothbremsungen die in der Hauptleitung vorhandene Preßluft mit zum Bremsen nutzbar gemacht, und die dadurch bewirkte plötzliche Abnahme des Leitungsdruckes beschleunigt die Wirkung der sämmtlichen Bremsen im Zuge derartig, daß auch

an den längsten Zügen alle Bremsen nahezu in dem gleichen Augenblicke in Thätigkeit treten.

Die Lösung der Bremsen erfolgt durch eine Steigerung des Luftdruckes in der Hauptleitung. Letztere wird dadurch hervorgebracht, daß abermals gepreßte Luft aus dem Hauptbehälter in die Hauptleitung eingelassen wird. Die Folge davon ist, daß der Kolben des Funktionsventils wieder aufwärts bewegt, die kleinen Luftbehälter aufs Neue gefüllt werden und daß zu gleicher Zeit die Luft, durch welche die Kolben der Bremscylinder vorwärts bewegt wurden, ins Freie entweicht, indem durch die Aufwärtsbewegung des Kolbens im Funktionsventil der Weg vom Bremscylinder zum kleinen Luftbehälter abgesperrt, dagegen der ins Freie führende Kanal geöffnet wird.

Sobald der Luftdruck im Bremscylinder aufgehört hat, die Preßluft also ins Freie entwichen ist, werden die mit Federn versehenen Bremskolben in ihre frühere Stellung zurückgezogen und die Bremsen sind gelöst.

Die dem Zugspersonale hinsichtlich der Bedienung und Handhabung der Bremse zukommende Aufgabe gestaltet sich folgendermaßen.

Nach dem Anfahren der Maschine an den Zug hat der Wagenwärter (Maschinenbegleiter, Rangirbedienstete ꝛc. dürfen dies nie thun, s. D. V. 106 v. 29./XI. 93) die Kuppelungsschläuche (Verbindung der Hauptluftleitung zwischen den einzelnen Fahrzeugen) des Tenders und des ersten Wagens zu verbinden (die Verbindung der übrigen Fahrzeuge muß schon vorher geschehen sein) und die Absperrhahnen der Rohrleitung an diesen Fahrzeugen zu öffnen, worauf der Führer das Bremsventil in die Füllstellung zu bringen und dort so lange zu belassen hat, bis in der Luftleitung des ganzen Zuges ein Druck von 4—5 Atmosphären hergestellt ist, was von dem auf der Maschine befindlichen, in die Luftleitung eingeschalteten Manometer abgelesen werden kann.

Auf ein Zeichen des Wagenwärters hat alsdann der Führer die Bremsen leicht wirken zu lassen und nicht eher zu lösen, bis vom Wagenwärter der ganze Zug untersucht und dem Führer vom Oberconducteur hierüber Meldung gemacht ist. Vor Empfang der Meldung über den ordnungsgemäßen Befund der Bremsen darf der Führer die Fahrt nicht unternehmen.

Bei Maschinenwechsel ist darauf zu achten, daß, bevor die abgehende Maschine vom Zuge losgekuppelt wird, die Bremsen am ganzen Zuge gelöst und der Absperrhahn der Luftleitung am Tender, sowie am ersten Wagen des Zuges geschlossen ist. Dies

ist der Fall, wenn die Handgriffe der Absperrhahnen senkrecht nach oben stehen.

Der Lokomotivführer ist dafür verantwortlich, daß die Maschine nicht eher in Bewegung gesetzt wird, bis die Kuppelung zwischen Maschine und Zug vollständig gelöst ist.

Ist einem Zuge eine Vorspannmaschine beigegeben, so erfolgt die Bedienung der Bremsen ausschließlich durch den Führer der Vorspannmaschine. Der Führer der Zugsmaschine hat jedoch während der Fahrt bei „Abschlußstellung“ stets 6½ Atmosphären Druck im Haupt-Luftbehälter zu halten.

Ergibt sich die Nothwendigkeit, daß der Führer der Zugsmaschine die Bremsen rasch in Thätigkeit zu setzen hat, so genügt hiezu das einfache Oeffnen des Hahnes unterhalb des Bremsventils durch Verlegen des Hahngriffes in die senkrechte Stellung.

Vorspannleistungen durch eine Maschine ohne Einrichtung für die Luftdruckbremse sind nur im unumgänglichen Bedarfsfalle und unter Beachtung der größten Vorsicht beim Bremsen zulässig. Die gewöhnliche Bremsbedienung erfolgt in diesem Falle durch den Führer der Zugsmaschine und hat der Führer der Vorspannmaschine nur in Bedarfsfällen Bremssignale zu geben.*

Beim Ein- und Ausstellen von Brems- oder Leitungswagen in den Zug sind die Abschlußhähne in der Hauptleitung an den Fahrzeugen, bei welchen die Trennung erfolgt, zu schließen, da sonst durch das Entweichen der Luft der ganze Zug gebremst werden würde. Sind die Abschlußhähne der Hauptleitung geschlossen, dann wird die Schlauchkuppelung gelöst, worauf dann die Absetzung oder Einstellung von Fahrzeugen erfolgen kann.

Selbstredend können in einem mit Westinghouseleitung versehenen Zug nur Fahrzeuge eingestellt werden, welche mit Luft-

---

* Bei den Lokomotiven, welche bereits die bei sämmtlichen Personenzugsmaschinen zur Einführung kommende Triebrad-Luftdruckbremse besitzen, befindet sich der Abschlußhahn nicht unterhalb des Bremsventils in der Hauptleitung, sondern seitlich zwischen Bremsventil und Hauptluftbehälter eingeschaltet.

In diesem Falle hat der Führer der Zugsmaschine den Hahn ebenfalls abzuschließen, dagegen den Handgriff des Bremsventils auf die „Füllstellung“ zu stellen und im Haupt-Luftbehälter 6½ Atmosphären Druck zu halten.

Im Nothfalle ist alsdann auch der Führer der Zugsmaschine im Stande, durch rasche und vorschriftsmäßige Bedienung des Führer-Bremsventils sämmtliche Bremsen des Zuges sofort in Thätigkeit zu setzen.

Sobald die Vorspannmaschine abgekuppelt wird, muß der Handgriff des Bremsventils der Zugsmaschine, welcher bei der älteren Anordnung des Abschlußhahnes auf Nothbremsstellung und bei der neuen Anordnung auf Füllstellung steht, in die „Fahrtstellung“ verbracht und in beiden Fällen der Abschlußhahn geöffnet werden. Wird dieses unterlassen, so können die Bremsen nicht gelöst werden.

leitung versehen sind; andere Fahrzeuge müssen an den Schluß des Zuges gestellt und nöthigenfalls mit Spindelbremse gebremst werden.*

Bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges ist es von größter Wichtigkeit, daß die Schlauchkuppelungen wieder sorgfältig verbunden und daß die Abschlußhähne in der Hauptleitung geöffnet sind, damit unzweifelhaft der Luftdruck in der ganzen Leitung vorhanden ist.

Es ist deshalb auch in solchen Fällen vor Beginn der Fahrt die vorbeschriebene Bremsprobe vorzunehmen und dem Führer über

---

* Mit D. B. 109 vom 25. November 1892 wurden für die Zusammenstellung der mit Luftdruckbremse bedienten Personenzüge nachstehende Bestimmungen erlassen:

1. Am Schlusse eines mit Luftdruckbremse bedienten Zuges dürfen einzelne Wagen ohne durchgehende Bremse mitgenommen werden, deren Gesammtachsenzahl jedoch nie mehr als 6 betragen darf. Die Wagen sind jedesmal unter sich und mit dem übrigen Zugstheil fest zu kuppeln.
2. Wird bei solchen Zügen, solange nicht sämmtliche Personenwagen mit Luftdruckbremse ausgerüstet sind, durch besondere Anlässe die Beistellung von mehr als 6 Achsen nicht mit Luftdruckbremse versehener Personenwagen nothwendig, so ist der ganze Zug in der für die betreffenden Neigungsverhältnisse vorgeschriebenen Bremsenzahl mit Spindelbremse zu bedienen und die Luftdruckbremse nur im Nothfalle zu gebrauchen.
3. Personenzüge mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde müssen mit Luftdruckbremse bedient werden und dürfen somit bei solchen nie mehr als 6 Wagenachsen ohne durchgehende Bremse nachlaufen.

   Es sind deßhalb für die Verstärkung solcher Züge stets Personenwagen mit Luftdruckbremsvorrichtung bereit zu halten.

   Nur im Falle des Unbrauchbarwerdens der Luftdruckbremse dürfen derartig beschleunigte Personenzüge mit der Spindelbremse bedient werden.
4. Die Mitgabe von Vieh- oder Güterwagen darf in keinem Falle Veranlassung geben, die Luftdruckbremse außer Thätigkeit zu setzen und können deßhalb den mit Luftdruckbremse bedienten Zügen nie mehr als 3 solcher Wagen (6 Achsen) beigestellt werden. (S. auch G. D. E. vom 6. X. 93 Nr. 64137.)

   Da bei verschiedenen Personenzügen bislang ein größerer Viehwagenverkehr stattgefunden hat, als nach vorstehenden Direktiven zugelassen werden kann, haben die Oberbahnämter, insoweit sich nicht Verweisung auf günstig gelegene Güterzüge empfiehlt, für Anordnung geeigneter Sonderfahrten Sorge zu tragen und zu diesem Zwecke eine möglichst frühzeitige Anmeldung der Viehtransporte seitens der Verfrachter an die Verladestationen, wie auch seitens dieser an die einschlägigen Aufsichtsstationen zu veranlassen.

   (Der Schluß des Zuges muß unter allen Umständen dem § 368 der F. D. F. entsprechen. Bis zu Steigungen von 1 : 200 dürfen keinesfalls mehr als drei und bei Steigungen 1 : 200 bis 1 : 100 keinesfalls mehr als 2 Wagen (à 2 Achsen) am Schlusse des Zuges ohne Bremsbedienung laufen. Bei stärkeren Steigungen als 1 : 100 muß der letzte Wagen entweder Westinghouse-Bremsapparat oder bediente Spindelbremse haben.)

das Resultat von Seite des Oberconducteurs Meldung zu erstatten.*

Die Bedienung der Luftdruckbremse obliegt, Nothfälle ausgenommen, ausschließlich dem Lokomotivführer. (Vor jedem Maschinenwechsel und vor jeder Wagenverstellung vermittelst Lokomotiven sind jedoch die durch den Oberconducteur und Wagenwärter zu bedienenden Handbremsen zu schließen und so lange geschlossen zu halten, bis die anfahrende Lokomotive mit dem Zuge verkuppelt ist).**

Das Führer-Bremsventil läßt folgende Handgriffstellungen und dementsprechende Wirkungen und Bremseffekte zu:

1. Füllstellung (zur Füllung der Hauptleitung und Lösen der Bremsen);
2. Fahrtstellung (in der Hauptleitung zum Nachfüllen von Luft während der Fahrt darf der Druck nicht über 5 Atmosphären hinausgehen wegen Schonung der Kuppelungsschläuche, und ist dieser Druck während der Fahrt möglichst aufrecht zu erhalten, wobei das Führer-Bremsventil auf Fahrtstellung stehen soll);

---

* Die genaue und vorschriftsmäßige Vornahme der Bremsprobe ist für die Fahrsicherheit von der größten Bedeutung und wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Bremsprobe nicht allein nach dem Anfahren der Maschine an den Zug und bei Ein- und Ausstellen von Brems- oder Leitungswagen vorzunehmen ist, sondern auch dann, wenn die Zugsmaschine behufs Wasserfassen oder aus anderen Gründen vom Zug getrennt werden muß und nachher mit diesem wieder vereinigt wird, oder wenn der Zug auf einer Zwischenstation eine Vorspannmaschine erhält und letztere die Bedienung der Luftdruckbremse zu übernehmen hat. In allen diesen Fällen ist auch das angeordnete Meldeverfahren pünktlichst durchzuführen.

(Beim Abkuppeln von Wagen mit Luftdruckbremse am Schlusse eines mit Westinghouse-Bremse ausgerüsteten Zuges kann die angeordnete Bremsprobe unterbleiben, soferne eine weitere Aenderung in der Zusammensetzung des Zuges nicht erfolgte. Die Meldung des Oberconducteurs an den Lokomotivführer über den ordnungsmäßigen Befund der Bremse hat jedoch unter allen Verhältnissen stattzufinden. G. D. E. 69411 v. 6. VII. 93.)

** Es ist nicht ausgeschlossen, daß, im Falle plötzlich ein Versagen der Luftdruckbremse vorkommen sollte, sofortiges Eingreifen des Bremspersonales erforderlich wird. § 27 der Wagenwärterinstruktion, nach welchem innerhalb der Bahnhöfe das die Bremsen bedienende Personal die Hand an die Bremse zu legen hat und zum sofortigen Bremsen bereit sein muß, behält auch nach der Einführung der Luftdruckbremse volle Giltigkeit und ist sorgfältigst zu beachten.

Die Lokomotivführer müssen sich stets bewußt bleiben, daß ein plötzliches Versagen der Luftdruckbremse nicht vollständig ausgeschlossen ist, wenn dieses auch noch so selten vorkommt. Es haben dieselben, insbesondere bei Einfahrt in Kreuzungs- und Kopfstationen, die Geschwindigkeiten ihrer Züge stets so zeitig zu mäßigen, daß auch im Falle des Versagens der Luftdruckbremse mit den noch zur Verfügung bleibenden Bremsmitteln rechtzeitig angehalten werden kann. D. B. 39 vom 23. V. 1890.

3. Abschlußstellung (Neutralstellung);
4. Bremsstellung zum gewöhnlichen Bremsen (nach Bedürfniß);
5. Bremsstellungen zum Schnellbremsen;
6. Nothbremsstellung.

Außer dem Lokomotivführer können auch die Oberconducteure, die Wagenwärter und die Conducteure bremsen.*

Macht einer der genannten Bediensteten während der Fahrt eine Wahrnehmung, wonach die Sicherheit des Zuges gefährdet erscheint, so ist jeder derselben verpflichtet, die zunächst zugänglichen Bremshahnen zu öffnen und so lange geöffnet zu lassen, bis der Zug zum Stillstande gebracht ist.

Solche Bremshahnen (T) befinden sich in den Bremshäusern der Dienst- und Bahnpostwagen (Sitz des Wagenwärters); außer-

* Sowohl die Oberconducteure wie die Wagenwärter haben nach §§ 16 und 17 Abs. 1 bezw. 19 Abs. 1 ihrer bezüglichen Instruktion während der Fahrt den Gang der von ihnen begleiteten Züge und die Bahnsignale genau zu beobachten.

Hiezu ist es vor allen Dingen nothwendig, daß diese Bediensteten in überhöhten, gedeckten und den freien Ausblick gewährenden Bremscoupés Platz finden, in denen es ihnen auch möglich ist, in dringenden Fällen den Zug zum Stehen zu bringen.

Diesen Anforderungen genügen in den Personenzügen z. B. nur die Dienst- und Bahnpostwagen. Es ist daher eine Aenderung des § 461 der F. D. I. nicht angezeigt; es hat vielmehr in den wenigen Fällen, in denen Personenzüge keine Post befördern, die Mitführung eines Bahnpostwagens oder eines zweiten Dienstwagens aus dem vorgenannten Grunde zu geschehen, um so mehr, als ein solcher Wagen zugleich als Gepäckwagen und beim Passiren einer Kopfstation auch als Schutzwagen dienen kann. G. D. E. 119247/24839 II vom 26. XII. 91.

Des Weiteren besagt G. D. E. Nr. 7238/1199 IIa v. 29. III. 92:

„Bei verschiedenen Personenzügen findet keine Postbeförderung statt, in Folge dessen auch Bahnpostwagen bei diesen Zügen nicht erforderlich sind.

Um nun den Bestimmungen der Verfügung vom 26. XII. 1891 Nr. 119247/24839 II entsprechen zu können, muß bei solchen Zügen entweder ein Bahnpostwagen oder ein zweiter Dienstwagen lediglich zum Zwecke der Stellung eines überhöhten Bremshaussitzes für den Wagenwärter eingestellt werden, damit letzterer in dringenden Fällen den Zug mittelst der Luftdruckbremse zum Stillstande bringen kann. In Berücksichtigung, daß die Zugbelastungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden müssen, kann die Beistellung von eigenen Wagen zu dem aufgeführten Zwecke vermieden werden, wenn außer dem Dienstwagen noch ein zweiter Wagen eines solchen Stammzuges mit einem Nothbremshahn ausgerüstet wird. Dem hienach sich ergebenden Bedarf entsprechend wird die Ausrüstung nachstehender Wagen mit Nothbremshähnen ohne Druckmesser verfügt:

1. A B Nr. 22504—22509, 22551, 22552, 22586—22591 des k. Oberbahnamtes Bamberg.
2. A B Nr. 22513, 22564, 22543, 22582, 22583, 22584, 22585, 22594, 22595 der Werkstätte Passau.
3. C 18034, 18045—18047 Oberbahnamt Rosenheim.
4. Eilgutwagen Nr. 14966, 14969, 18575—18579, 18581—18583 der Station Regensburg.

dem sind in jedem Coupé der Personenwagen, ebenso in den Bahnpostwagen Handgriffe zur Nothbremse angebracht, welche den Reisenden, wie auch dem Zugbegleitungspersonal das Anhalten des Zuges im Nothfalle gestatten. Sieht nun ein Reisender aus irgend einem ernsten Vorfall sich veranlaßt, den Zug zu stellen (Gefährdung des Zuges oder der Insassen), so braucht er blos den an der Decke eines jeden Coupés befindlichen Hebel der Nothbremse kräftig anzuziehen, es entweicht sodann Preßluft aus der geöffneten Hauptleitung, sämmtliche Bremsen des Zuges treten in Thätigkeit und derselbe wird alsbald zum Stillstande gebracht sein.

Bemerkt der Führer, daß vom Zuge aus gebremst wird, so hat derselbe sofort zum Anhalten mitzuwirken und das Bremsventil in die „Nothbremsstellung" zu bringen.

Wird von Seite der Reisenden durch Anziehen des Handgriffes vom Coupé aus der Zug gebremst, so hat das gesammte Zugbegleitungspersonal mitzuwirken, diejenige Wagenabtheilung zu ermitteln, von welcher das Nothbremsen erfolgt ist, und wird dies im Innern der Personen- und Bahnpostwagen an dem Herunterhängen des Handgriffes von der Wagendecke erkannt. Nach Ermittlung der Stelle im Zuge, von welcher aus gebremst wurde, ist der auf dem Dache eines jeden Personen- und Bahnpostwagens angebrachte Bremshahn, welcher durch die stattgehabte Nothbremsung geöffnet wurde, schleunigst wieder zu schließen durch Abwärtsziehen des außen an der Stirnseite des Wagens angebrachten Gestänghandgriffes, wodurch zugleich der herabgezogene Handgriff im Innern des Wagens wieder in die geschlossene Lage zurückgeführt wird.

Im Falle die Nothbremsung durch die Reisenden unbefugter Weise ausgeführt wurde, hat der Oberconducteur den Thäter festzustellen und denselben auf der nächsten Station dem diensthabenden Beamten zur Einleitung des Strafverfahrens vorzuführen.*

---

* Mißbräuchliche Anwendung der Westinghouse-Bremse fällt hinsichtlich der Bestrafung der Fehligen unter § 60 der Betriebsordnung.

G. D. E. 125105/25574 II v. 22. XII. 91 besagt hierüber:

Mißbräuchliche Anwendung der Westinghouse-Nothbremse ist im Allgemeinen als eine Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften (§ 60 der Betriebsordnung für die Haupt-Eisenbahnen Bayerns) aufzufassen und ist hiebei, insoferne ein Verschulden des bezüglichen Reisenden anzunehmen ist, wie bei anderen Bahnpolizeiübertretungen nach § 63 der Betriebsordnung zu verfahren. Der von der betreffenden Person, welche die Nothbremse in mißbräuchlicher Weise in Anwendung gebracht hatte, als Sicherheit für den seinerzeitigen Strafvollzug einzuhebende, an das k. Oberbahnamt einzusendende Betrag ist von Letzterem unter Anzeige hinsichtlich der Bahnpolizeiübertretung dem zuständigen k. Amtsanwalte auszuhändigen. Wenn im einzelnen Falle nach den begleitenden Umständen anzunehmen ist, daß der Betreffende zur Wahrung berechtigter Interessen oder aus einem entschuldbaren Versehen gehandelt hat, ist die Angelegenheit zunächst ungesäumt zur Entscheidung der Generaldirektion zu unterbreiten.

An der Stellung des vorerwähnten Gestänges an der Stirnseite der Bremswagen läßt sich beim Abschreiten des Zuges ersehen, ob der Hahn offen oder geschlossen ist. Letzteres ist der Fall, wenn das Gestänge zum Aufsitzen auf der oberen Führungsöse nach abwärts gezogen ist. Dieses Erkennungszeichen erleichtert die Auffindung des Wagens, in welchem der Handgriff zum Nothbremsen gezogen wurde. Der Wagenwärter hat bei der Untersuchung des Zuges vor jeder Abfahrt auch auf die richtige Stellung des besagten Gestänges zu achten.

Sobald der Zug während der Fahrt durch Bremsen gestellt wird, ist nicht sofort wahrzunehmen, ob das Anhalten des Zuges durch Nothbremsen oder durch Undichtigkeiten der Luftleitung herbeigeführt wurde.

Zur Ermittlung der Ursache des erfolgten Bremsens ist in erster Linie der Zug in Bezug auf die Benützung der Nothbremsvorrichtungen zu untersuchen. Hat kein Nothbremsen stattgefunden, so ist entweder ein Kuppelungsschlauch oder die Leitung undicht geworden, was man bei sorgfältiger Untersuchung dieser Theile an dem Zischen der austretenden Luft erkennt, weshalb der Führer zu veranlassen ist, etwas Luft in die Leitung einzulassen.

Sollten während der Fahrt die Luftdruckbremsen aus irgend welchem Grunde versagen, und wird hiedurch die Anwendung der Spindelbremsen nöthig, so hat der Führer die vorgeschriebenen Bremssignale zu geben, denen das gesammte Zugsbegleitungspersonal durch sofortige Bedienung dieser Bremsen nachzukommen hat.

Wird die Luftdruckbremse eines Wagens mit der älteren Bremseinrichtung unwirksam, so ist durch Oeffnung einer Schlauchkuppelung an dem betreffenden Wagen die Luft aus der Leitung und durch Ziehen des Auslöseventils aus dem Bremscylinder auszulassen und alsdann der Hahn zwischen Luftleitung und Funktionsventil zu schließen, wodurch der Wagen nach erfolgter Verbindung der Schlauchkuppelung nicht mehr Brems-, sondern Leitungswagen ist.

Bei jedem Bremswagen mit der neuen Einrichtung befindet sich am Funktionsventil ein Absperrhahn, welcher in der Stellung M des Handgriffes die Schnellwirkung, in der Stellung O die gewöhnliche Wirkung und in der Mittelstellung N den vollständigen Abschluß der Bremse herbeiführt.

Für gewöhnlich ist der Handgriff auf Schnellwirkung (Stellung M) zu stellen.

Wird die Luftdruckbremse eines solchen Wagens unwirksam, so ist durch Umstellung des Handgriffes in die Stellung O zunächst zu untersuchen, ob in dieser Stellung die Bremse richtig wirkt. Ist dieses der Fall, so ist bis nach beendigter Fahrt der Handgriff

in der Stellung O zu belassen, hievon jedoch dem diensthuenend Wagenmeister bei der Rückkunft Meldung zu machen. Erweist sich die Bremse in den beiden Stellungen M und O als unwirksam, so ist der Handgriff auf die Abschlußstellung N zu stellen und durch Ziehen des Auslöseventils die Luft aus dem Hilfsluftbehälter auszulassen; der betreffende Wagen ist alsdann als Leitungswagen anzusehen.

Platzt ein Kuppelungsschlauch, so werden sofort sämmtliche Bremsen zur Wirkung kommen und den Zug zum Stillstehen bringen. Werden durch einen solchen Kuppelungsbruch nur einige Bremswagen außer Thätigkeit gesetzt, und ist außerdem eine Zugsversäumniß unzulässig, so hat der Wagenwärter den Absperrhahn der Leitung vor dem schadhaften Schlauch zu schließen und durch Ziehen der Auslöseventile aus den Luftbehältern bezw. Bremscylindern der unwirksamen Bremsen die gespannte Luft auszulassen. Der Oberconducteur ist jedoch dafür verantwortlich, daß dann der Zug nur mit der vorschriftsmäßigen Zahl wirksamer Bremsen weiterfährt, welche nach § 362 der Fahrdienst-Instruktion für die bis zur nächsten Anhaltstation vorkommenden Gefälle vorgeschrieben sind.

Es sind daher nach Anordnung des Oberconducteurs die nöthigen Spindelbremsen durch das Zugbegleitungspersonal zu bedienen.*

Von solchen Störungen und Veränderungen ist dem Lokomotivführer durch den Oberconducteur entsprechende Mittheilung zu machen, und hat der Führer alsdann die zum Bremsen vorgeschriebenen Signale zu geben.

Auf der nächsten Station mit genügendem Aufenthalt ist vom Wagenwärter der schadhafte Schlauch abzunehmen und durch einen Reserveschlauch zu ersetzen.

Werden durch einen Kuppelungsbruch eine größere Zahl von Bremsen unwirksam und gestatten die Bahnverhältnisse das Weiterfahren mit den noch gebrauchsfähigen Bremsen, einschließlich der zu bedienenden Spindelbremsen nicht, so hat der Wagenwärter

---

* Bei Zügen, welche mit Westinghouse-Bremse ausgerüstet sind, braucht keine Zugleine angebracht zu werden. Es darf bei solchen Zügen auch dann von der Auflegung einer Zugsleine Abstand genommen werden, wenn einzelne Wagen ohne Westinghouse-Bremse nachlaufen. Wird bei einem Zuge mit durchgehender Bremse letztere unterwegs unbrauchbar, so darf die Fahrt ohne Verminderung der sonst dafür zugelassenen Geschwindigkeit fortgesetzt werden, soferne die Bedienung der erforderlichen Anzahl von Bremsen mit der Hand bewirkt wird und eine Zugleine angebracht ist. Wird eine Zugleine nicht angebracht, so darf der Zug mit höchstens 45 Kilometer Geschwindigkeit weiter fahren. (§§ 12, 26 und 48 der Betriebsordnung.)

schleunigst den schadhaften Kuppelungsschlauch durch einen Reserveschlauch auszuwechseln. Während dieser Arbeit ist der Zug durch die vorgeschriebenen Signale zu decken.

Der Wagenwärter hat deshalb stets im Dienstwagen 4 Stück Kuppelungsschläuche mitzuführen, um vorkommenden Störungen während der Fahrt und auf Zwischenstationen schleunigst abhelfen zu können. Schäden der Bremse, denen der Wagenwärter auf diese Weise nicht abhelfen kann, sind der nächsten Hauptstation telegraphisch zu melden, damit dort das Nöthige zur raschen Behebung derselben bis zur Ankunft des Zuges vorbereitet wird.

Wagen mit undichten Leitungen und sonstigen Beschädigungen der Bremse, welche eine Abhilfe durch die Werkstätte nöthig machen, sind aus dem Zuge auszustellen und dem diensthuenden Wagenmeister der Hauptstation zu melden, und hat dieser Sorge zu tragen, daß diese Wagen vorschriftsmäßig mit Angabe der Beschädigung beklebt und der Werkstätte überwiesen werden.

Bei Abstoßen von mit Luftdruckbremse versehenen Zügen oder einzelnen Wagen darf niemals statt der Spindelbremsen die Luftdruckbremse durch Oeffnen der Bremshahnen oder Ziehen der Nothbremsgriffe von dem Rangirpersonal angewendet werden. (D. B. 106 vom 29./XI. 1893.)

Einen ganz hervorragenden Vorzug bietet die Westinghousebremse noch dadurch, daß sie bei Zugstrennungen (Abreißen von Zügen) durch Unterbrechung der Hauptleitung sofort selbstthätig wirkt und nicht nur den abgerissenen Zugstheil, sondern auch den Stammzug zum Stillstande bringt.

Anmerkung. Um über das Verhalten der Luftdruckbremse fortwährend unterrichtet zu sein, haben, unbeschadet der nach § 390 der Fahrdienst-Instruktion durch die Oberconducteure in den Fahrberichten zu machenden Vorträge, die Lokomotivführer und Wagenwärter sofort nach Beendigung ihrer Fahrten der vorgesetzten Werkstätte von sämmtlichen Vorkommnissen an den Bremsapparaten der Maschinen, Tender und Wagen, Defekten an Apparaten und Leitungen gemachten Beobachtungen über nicht entsprechende Wirkungen der Bremsen, überhaupt über sämmtliche Unregelmäßigkeiten, welche sich bei dem Gebrauche der Bremsen gezeigt haben, Mittheilung zu machen.

Um Doppelmeldungen thunlichst zu vermeiden, sind Defekte der Apparate an Maschinen und Tendern nur durch die Lokomotivführer und diejenigen an den Wagen-Ausrüstungen nur durch die Wagenwärter zu melden.

Die auf den Stationen beim Zusammenstellen der Züge oder sonst bemerkten Unregelmäßigkeiten bei den Apparaten, oder beim Gebrauche der Luftdruckbremse, sind beim Vorhandensein von Wagenmeistern durch diese, andernfalls durch Vermittelung der Stationsvorstände der nächsten k. Betriebswerkstätte des Oberbahnamtsbezirkes mitzutheilen.

Die k. Betriebswerkstätten haben diese Meldungen nebst den bei der Unterhaltung der Apparate und Einrichtungen selbst gemachten Wahrnehmungen über Unregelmäßigkeiten mit Benützung des Formulares Nr. 2442 (Fahrberichts-Auszüge) unter genauer Bezeichnung des Datums und Zuges, oder der sonstigen

bezüglichen Angaben dem k. Oberbahnamte mitzutheilen, welches diese Mittheilung einfach unter Couvert dem Zugförderungs-Bureau der Generaldirektion zuschickt.

Die bei den k. Centralwerkstätten gemachten Wahrnehmungen sind direkt dem Zugbeförderungs-Bureau zu übermitteln. (D. V. 100 v. 8. XI. 90.)

Zur fortgesetzten Controle der Luftdruckbremse sind Bremscontroleure aufgestellt, deren Bezirke wie folgt eingetheilt sind:

1. München: für die Linie Ulm—München—Simbach und die südlich derselben gelegenen Strecken ausnahmlich der Strecke Mühldorf—Rosenheim.
2. Nürnberg I: Die Linie Probstzella—Bamberg—Nürnberg—Schwandorf—Furth i. W. und die dazwischen gelegenen Bahnstrecken, sowie die Strecke Bamberg—Schweinfurt C.-B.
3. Nürnberg II: Die Linie Meiningen—Schweinfurt C.-B.—Rottendorf—Nürnberg—Treuchtlingen—Ingolstadt—Donauwörth—Neuoffingen und die westlich gelegenen Bahnstrecken.
4. Regensburg: Die Linie Nürnberg—Regensburg—Passau mit Regensburg—Schwandorf und Plattling—Eisenstein—Regensburg, Augsburg—Donauwörth, dann Ingolstadt—München—Landshut—Neumarkt a. R.—Plattling und die dazwischen gelegenen Bahnstrecken, sowie die Strecke Neumarkt a. R.—Mühldorf—Rosenheim.

Hardy-Bremse.

(Einfache Luftsauge-Bremse.)

Die Personenzüge auf den bayerischen Lokalbahnen sind mit Luftsaugebremsen (System Hardy) ausgerüstet. Die Einrichtung und Handhabung dieser Bremse ist kurz folgende.

In einer die Lokomotive mit dem Wagenzuge verbindenden Rohrleitung, an welche die Bremscylinder der Wagen angeschlossen sind, sowie in der nach dem Bremscylinder der Lokomotive selbst führenden Rohrleitung wird durch einen Doppel-Ejektor (Luftsauger) ein Vacuum (Luftverdünnung) erzeugt. Infolge des im Bremscylinder entstehenden Druckunterschiedes der oberhalb des Kolbens befindlichen verdünnten Luft und der durch die untere weite Oeffnung des Cylinders ungehindert zutretenden äußeren Luft wird das Heben der Kolben und damit das Anziehen der Bremsen bewirkt.

Zu dem Doppel-Ejektor führt eine Dampfleitung, welche von einem am Kessel angebrachten Dampfventil ausgeht. Das Dampfventil wird mittelst einer Zugvorrichtung vom Führerstand aus geöffnet, wodurch Dampf in den Ejektor eintritt und diesen in Thätigkeit setzt. Von dem Ejektor aus gehen zwei Rohrleitungen, wovon die eine zu dem Bremscylinder der Lokomotive, die andere zu jenen der Wagen führt.

An der Lokomotive sowie an jedem Wagen befindet sich ein Bremscylinder. Jeder Bremscylinder besteht aus zwei miteinander verschraubten gußeisernen Schalen, deren obere mit der zum Ejektor führenden Luftleitung verbunden ist. Die untere Cylinderschale ist am Boden offen, um die atmosphärische Luft eintreten lassen zu können. Beide Cylinderschalen sind durch eine Lederscheibe getrennt.

Die Verbindung der Luftleitung zwischen den einzelnen Fahrzeugen erfolgt mittelst Gummischläuchen, welche durch eine Spirale aus Eisendraht vor dem Eindrücken geschützt sind.

An dem Lokomotivführerstand befindet sich eine doppelte Luftklappe, mittelst welcher man in die Rohrleitung Luft einlassen kann, wodurch die Luftverdünnung und dadurch die Bremswirkung aufgehoben wird.

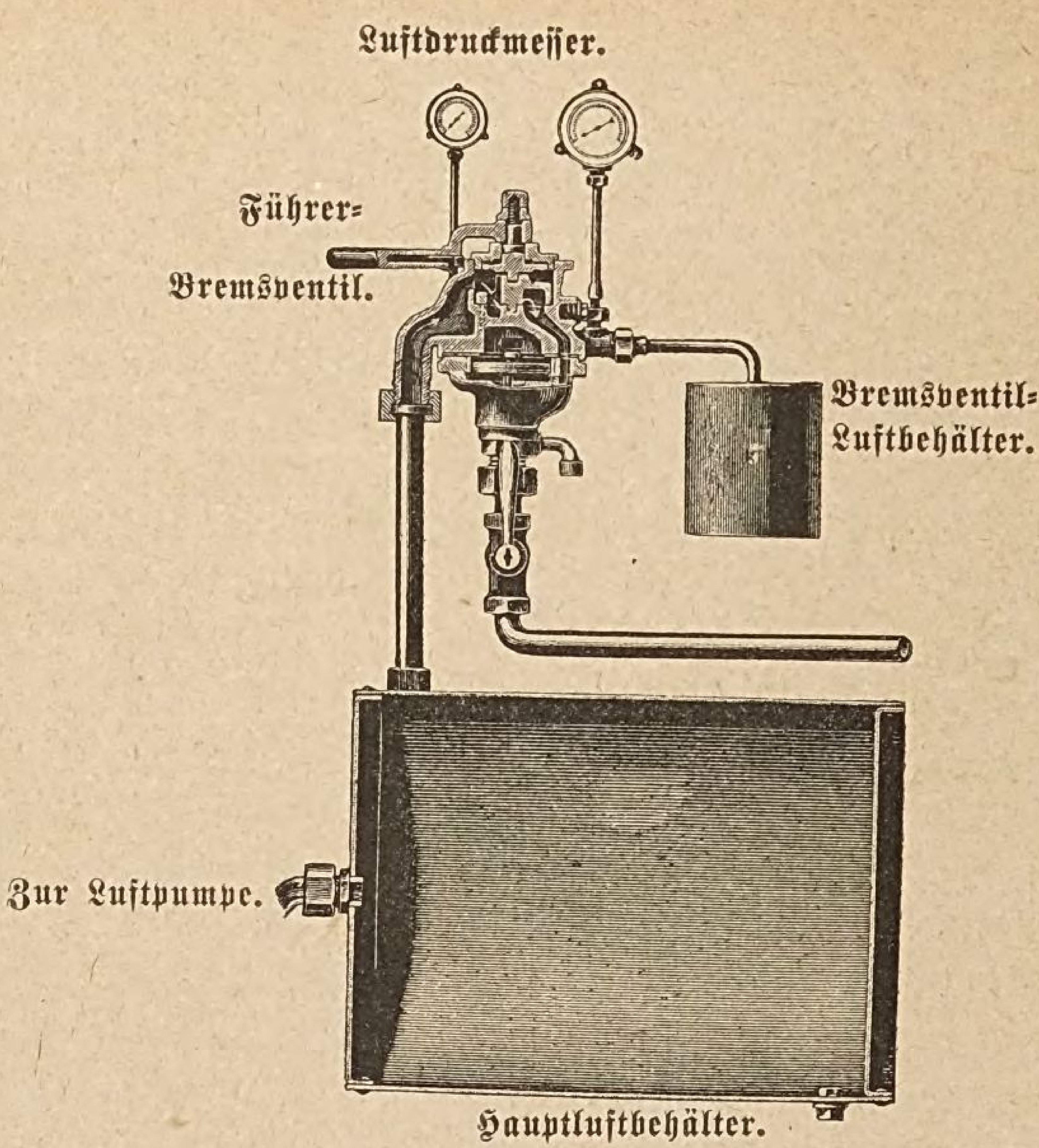
Am Führerstande sind ferner zwei Vacuummeter angebracht, welche dem Lokomotivführer das vorhandene Vacuum in den beiden Rohrleitungen genau anzeigen.

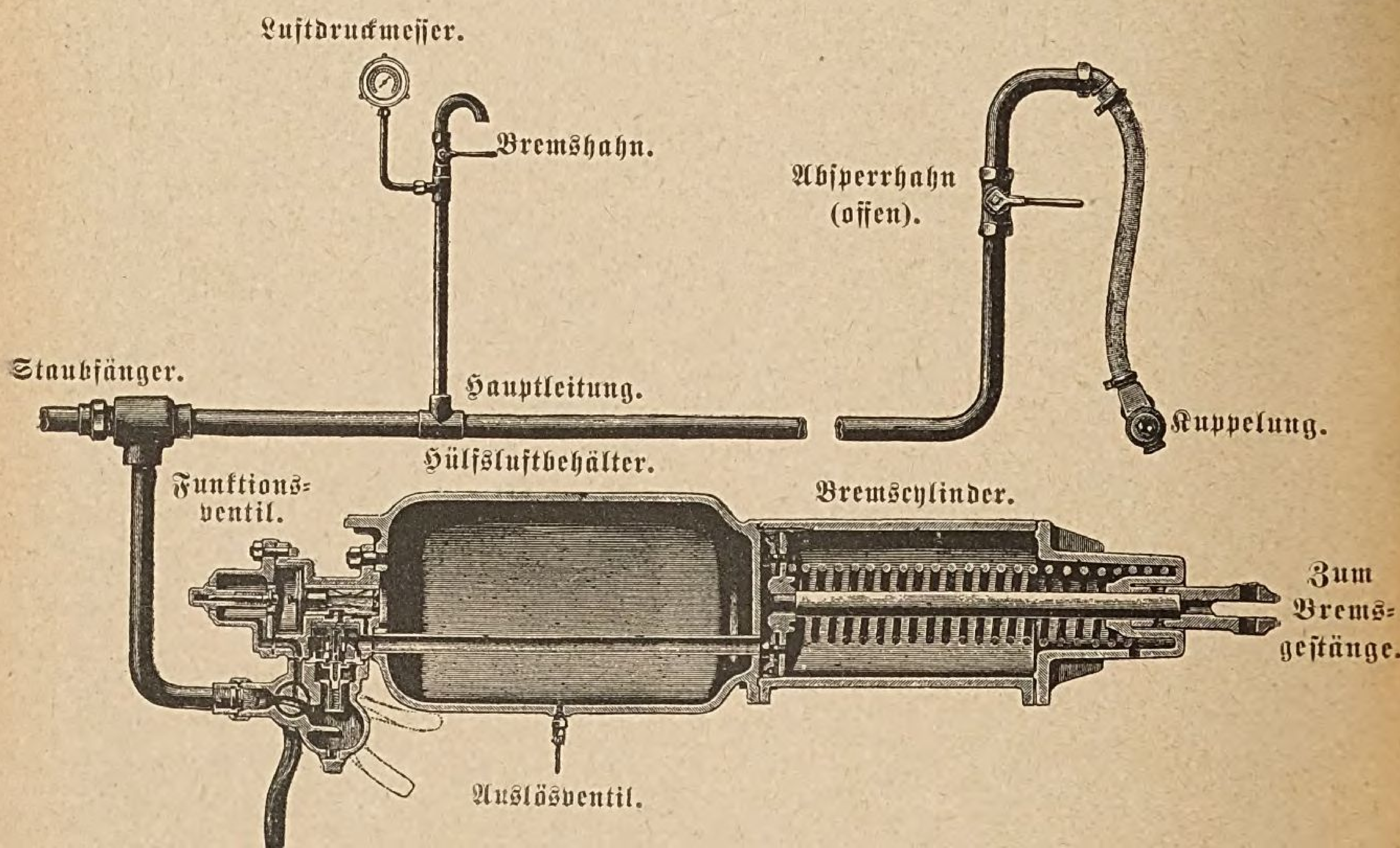
Soll nun die Bremse in Thätigkeit gesetzt werden, so öffnet der Lokomotivführer das Dampfventil; durch die Einströmung des Dampfes in den Eyektor wird die Luft aus den Leitungsröhren und Bremscylindern herausgesaugt, somit ein Vacuum erzeugt. Ist das Vacuum hergestellt, so wird der atmosphärische Druck auf die Kolben der Bremscylinder wirken und es werden sich dieselben nach aufwärts bewegen; durch diese Bewegung werden die Bremshebel in Thätigkeit gesetzt und die Bremsklötze an die Räder angedrückt.

Soll die Bremse wieder gelöst werden, so schließt der Lokomotivführer das Dampfventil und öffnet die Luftklappe. Die atmosphärische Luft dringt in die Luftleitungsröhren bezw. Bremscylinder ein, die Kolben der letzteren fallen in die frühere Lage zurück und die Bremsen werden frei. Die Kolben der Luftsaugebremse bleiben sodann in der Ruhelage, schließen dadurch die Bremscylinder und es kann während dieser Zeit in dieselben nichts eindringen.

Bei den Zügen, die mit Luftsaugebremsen versehen sind, obliegt das Bremsen dem Lokomotivführer allein. Das Zugspersonal hat daher nur auf gegebene Bremssignale oder in Nothfällen die Spindelbremsen zu bedienen. Wird eine Schadhaftigkeit an der Luftsaugebremse entdeckt, welche deren Wirkung beeinträchtigt, so hat der Lokomotivführer dem Conducteur des Lokalbahnzuges hievon Mittheilung zu machen. Dieser hat dann dafür zu sorgen, daß die Spindelbremsen in der vorgeschriebenen Anzahl bedient werden.

Hinterstellte Lokomotiven, Wagen oder Züge sind durch Schließen der Exter'schen Gewichtsbremse bezw. der Spindelbremse zu sichern.


Luftdruckmesser.
Führer-
Bremsventil.
Bremsventil-
Luftbehälter.
Zur Luftpumpe.
Hauptluftbehälter.


Luftdruckmesser.
Bremshahn.
Absperrhahn
(offen).
Staubfänger.
Hauptleitung.
Kuppelung.
Hülfsluftbehälter.
Funktions-
ventil.
Bremscylinder.
Zum
Brems-
gestänge.
Auslösventil.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Fahrbericht

Mit 1 Fahrberichtsbeilage.

des *Militär-Sonder*-Zugs Nr. *25* von *Ingolstadt C.* nach *München C.*
am *12ten* *September* 1893 *5* Uhr *14* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Aufenthalt nach Fahrplan (Minuten)	Aufenthalt wirklich (Minuten)	Abfahrt U.	Abfahrt M	Fahrzeit nach Fahrplan (Minuten)	Fahrzeit wirklich (Minuten)	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck und Bahnpostwagen	Güterwagen beladen	Güterwagen halbbeladen	Güterwagen leer	Belastung	Anzahl der Personen Eingestiegen	Anzahl der Personen Ausgestiegen	Anzahl der Personen Ganze Zahl	Kilometrische Personenfrequenz
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
4	Ingolstadt C. Goder	×1715					5	14			41	1	.	11	.	26				
5	Oberstimm		5	23					10	9										
6	Reichertshofen	× 17	5	35					12	12										
6	Hög		5	48					14	13										
5	Wolnzach	×1717	VI	1					14	13										
6	Walkersbach		VI	13					12	12										
6	Pfaffenhofen Erl	× 215	VI	26	5	14	VI	40	14	13										
7	Reichertshausen		VI	52					14	12										
6	Petershausen		VII	07					17	15										
3	Esterhofen		VII	19					14	12										
5	Röhrmoos		VII	25					7	6										
4	Walpertshofen		VII	37					12	12										
7	Dachau	× 3	VII	46	—	2	VII	48	10	9										
6	Allach	× 217	VIII	4	—	4	VIII	8	17	16										
4	Laim		VIII	24					16	16										
80	München C. B. Sitzmann		VIII	34					10	10 1/6	41	1	.	11	.	26				

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Frachtconducteur	Wagenwärter	Wagenwärter-Gehilfe	Hilfsbremser
Vor spann												
Ingol-	München										Schäfer	
stadt C.	C.	.	1046	BV	Heil	Fragner	Adler			Schmalz	Schall	Schuh
„	„	.	1424	CIV	Hack	Reissner					Falk	
											Ostermann	

Freifahrten

Wagenklasse	von	nach	Name und Stand	mit Freikarte No.	mit Vorweis No.	Ausgestellt von

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Nicht erreicht wurde der Anschluss an den Zug No.

Ingolstadt C.-B.: Sonderzug verkehrt nach oberbahnamtlicher Verfüg. Nr. 55290/13255 II a v. 10. Sept. c. und besteht aus:
1 P-Wagen, 4 AB, 37 Ci,
7 G beladen mit Pferden,
4 G „ „ Gepäck.

Sonderzug
kreuzt mit Zug 1715 in Ingolstadt C.
„ auf Doppelbahn zwischen Oberstimm-Reichertshofen mit Zug 17
„ „ „ „ Hög-Wolnzach mit Zug 1717
„ „ „ „ Walkersbach-Pfaffenhofen mit Zug 215
„ „ „ „ Walpertshofen-Dachau mit Zug 3
„ „ „ „ Dachau-Allach mit Zug 217

Güterzug 1708 unterbleibt. Ergänzungsgüterzug 1719 verkehrt nicht. Drei Fahrordnungen übergeben. Erhalten: Heil, Hack. Sonderzug hat von Ingolstadt bis Pfaffenhofen wegen eines nachfolgenden Materialzuges Signal 19 (hinten grüne Scheibe) zu nehmen. Gleichlautender Befehl für Wagenwärter anbei.
Erhalten: Schmalz, Wagenwärter.
Die Taxen sind gestundet.

Goder.

Gelesen: Heil, Führer,
Hack, Führer.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Beilage zum Fahrbericht*

des

Militär-Sonder-Zugs Nr. *25* von *Ingolstadt C.* nach *München C.*
am *12ten* *September* 189*3* *5* Uhr *14* Min.

Ingolstadt C.: Bremser Schuh von Ingolstadt C. im Dienst nach München C. wegen Wagenzahl.
Maschine 1046 B^{V} von Ingolstadt C. bis München C. als Vorspann wegen Zugsschwere.

Goder.

Von Ingolstadt C. bis München C. mit Militärfahrschein befördert:
22 Offiziere, 506 Unteroffiziere und Mannschaften, 16 Offizierspferde und 1700 kg Gepäck vom Stab und I. Bat. des k. Inf.-Leib-Regiments; ferner:
18 Offiziere, 425 Unteroffiziere und Mannschaften, 8 Offizierspferde, 2120 kg Gepäck vom Stab und II. Bat. des k. Inf.-Leib-Regiments; ausserdem:
18 Offiziere, 49 Unteroffiziere, 407 Mannschaften, 8 Pferde, 2000 kg Gepäck vom Stab und III. Batt. des k. Inf.-Leib-Regiments.

Adler, Oberconducteur.

Anliegend 3 Militärfahrscheine.
ausgehoben: Mahr. Adler, Oberconducteur.

Pfaffenhofen: Wasserfassen und Feuerputzen.

Erl.

Dachau: Warten auf Meldung, dass Zug 602 in Allach eingetroffen.

Adler, Oberconducteur.

Allach: Warten auf Meldung, dass Zug 602 in München C. eingetroffen.

Adler, Oberconducteur.

---

* Als Beilage ist das gewöhnliche Fahrberichts-Formular zu verwenden. Zur Vereinfachung der Drucklegung wurde hier das Gerippe des Fahrberichtes weggelassen.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Fahrbericht

des *Orientexpress*-Zugs Nr. *129* von *München C.* nach *Simbach*
am *2ten* *Februar* 1894 *12* Uhr *5* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Aufenthalt nach Fahrplan (Minuten)	Aufenthalt wirklich (Minuten)	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Fahrzeit nach Fahrplan (Minuten)	Fahrzeit wirklich (Minuten)	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck- und Bahnpostwagen	Güterwagen beladen	Güterwagen halbbeladen	Güterwagen leer	Belastung	Anzahl der Personen Eingestiegen	Anzahl der Personen Ausgestiegen	Anzahl der Personen Ganze Zahl	Kilometrische Personenfrequenz
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	München C.-B. (Karl)	× 940	2	25	5	5	2	30			3	2	.	.	.	Tonnen 118	23		23	
4	München S.-B.		2	37					8	7										
6	München O.-B.	× 810	2	43					5	6										
4	Riem		2	48					5	5										
6	Feldkirchen		2	52					4	4										
5	Poing		2	57					5	5										
8	Schwaben	○2319	3	2					5	5										
3	Hörlkofen		3	9					8	7										
6	Thann-Langdf.		3	12					4	3										
9	Walpertskirch.		3	17					5	5										
7	Dorfen	× 942	3	25					8	8										
8	Schwindegg	× 130	3	31	.	2	3	33	7	6										
5	Weidenbach		3	40					7	7										
8	Ampfing		3	45					5	5										
6	Mühldorf		3	53					8	8										
7	Töging		3	58					5	5										
6	Neuötting	×2322	4	6					8	8										
7	Perach		4	11					5	5										
5	Marktl		4	18					7	7										
8	Buch		4	23					5	5										
123	Simbach (Gellert)	× 944 2324	4	31					8	8								23		
										2/1	3	2				118				23

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Fracht-conducteur	Wagenwärter	Wagenwärter-Gehilfe	Hilfsbremser
Münch.C.	Simbach		1410	BXI	Haertl	Merk	Schad	Schulze		Schmittner		

Freifahrten

Wagenklasse	von	nach	Name und Charakter	mit Freikarte No.	mit Vorweis No.	Ausgestellt von
I	Simbach	MünchC	Stuhler	150	—	Deutsche
			k. Oberregr.		—	Freikarte
				40	—	Orientkarte*

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Nicht erreicht wurde der Anschluss an den Zug No.

....

....

....

München C.-B. Zug 129 wegen Schneewehen verspätet eingetroffen.
Die Züge 808 und 940 sind in München C.-B. u. Z. 2248 in München Südbhf. schon eingetroffen.
Die Züge 811 und 2249 sind nach München O. vorausgefahren.
Zug 941 fährt vor Zug 129 von München C.-B. nach Simbach.
Zug 129 kreuzt mit Zug 810 in München O.
Zug 129 überholt den Zug 2319 in Schwaben.
Zug 129 kreuzt mit Zug 942 in Dorfen.
Zug 129 kreuzt mit Zug 130 in Schwindegg.
Zug 129 kreuzt mit Zug 2322 in Neuötting.
Zug 129 kreuzt mit den Zügen 944 und 2324 in Simbach.
Die Züge 2360, 2263, 2320 u. 2352 verkehren nicht.
In München O. ist bei Ein- und Ausfahrt auf die Schneeschaufler zu achten.
In Schwindegg fährt Zug 129 durch das zweite Geleise
Gleichlautende Führerbefehle anbei.
erhalten: Hart, Führer. Karl.

---

* Die Orientzüge können nur mit Freikarten I. Klasse in Verbindung mit einer Legitimation der Schlafwagengesellschaft für d. Orientexpresszüge (Orientkarte) benützt werden u. zwar nur von Beamten der bei der Durchführung der Orientexpresszüge betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. Bei den Orientexpresszügen Paris-Konstantinopel sind betheiligt:
1. die französischen Ostbahnen,
2. die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
3. die badischen Staats-Eisenbahnen,

(Fortsetzung siehe nächste Seite.)

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Beilage zum Fahrbericht

des

Orientexpress-Zugs Nr. *129* von *München C.* nach *Simbach*
am *2ten* *Februar* 189*4* *12* Uhr *5* *Min.*

Eigengewicht der Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft von München C.—Simbach:

Gepäckwagen	Nr.	1010	mit	17,600	kg
Schlafwagen	„	241	„	30,700	„
„	„	134	„	27,500	„
Restaurationswg.	„	179	„	28,400	„
Küchenwagen	„	1022	„	14,400	„
			Sa.	118,600	kg

Reisende:	Paris—Wien	13
	Stuttgart—Wien	2
	Augsburg—Wien	2
	München C.—Budapest	6
		23.

Zug hat 38 Plätze.

Schad, Oberconducteur.

Durch langsames Ausfahren in München Ostbhf. 1 Minute versäumt.

Schad, Oberconducteur.

Schwindegg: Warten auf Zug 130.

Schad, Oberconducteur.

---

4. die württembergischen Staats-Eisenbahnen,
5. die bayerischen Staats-Eisenbahnen,
6. die österreichischen Staats-Eisenbahnen,
7. die österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft,
8. die rumänischen Staats-Eisenbahnen,
9. die ungarischen Staats-Eisenbahnen,
10. die serbischen Staats-Eisenbahnen,
11. die bulgarischen Staats-Eisenbahnen,
12. die orientalischen Eisenbahnen.

des *Personen*-Zugs Nr. *612* von *Kempten* nach *München C.-B.* am *23. Oktober* 1893 *VI* Uhr *57* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft		Aufenthalt (Minuten)		Abfahrt		Fahrzeit (Minuten)		Anzahl der					Belastung	Anzahl der Personen			Kilometrische Personen-frequenz
			U.	M.	nach Fahrplan	wirklich	U.	M.	nach Fahrplan	wirklich	Personenwagen	Gepäck und Bahnpostwagen	Güterwagen beladen	Güterwagen halbbeladen	Güterwagen leer		Eingestiegen	Ausgestiegen	Ganze Zahl	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6	Held Kempten						VI	57			5	2	.	1/50	.	8/400	68	.	68	408
3	Betzigau	× 609	VII	7			VII	8									2	12	58	174
10	Wilpoltsried		VII	14			VII	15									.	8	50	500
10	Günzach		VII	31			VII	33									7	9	48	480
4	Aitrang		VII	48			VII	49									4	2	50	200
4	Ruderatshofen		VII	56			VII	57									12	8	54	216
5	Biessenhofen		VIII	4			VIII	7									16	8	62	310
8	Kaufbeuren		VIII	16			VIII	17									13	35	40	320
5	Pforzen		VIII	28	1	4	VIII	32						2/24		9/108	3	5	38	190
7	Beckstetten		VIII	40			VIII	41	8	8							.	1	37	259
62	Buchloe an Bonn		VIII	51	15				10	10	5	2	.	74 1,2		508 8	.	32	.	3057 49
7	Buchloe ab					15	IX	6			5	2	.	2/122		9/549	20	.	25	175
4	Igling		IX	17			IX	18	11	11							.	.	25	100
5	Kaufering	×2115	IX	26	2	4	IX	30	8	8							6	5	26	130
5	Epfenhausen		IX	37			IX	38	8	7							.	.	26	130
7	Schwabhausen		IX	46			IX	47	8	8							.	3	23	161
7	Türkenfeld	×613a	IX	58			IX	59	11	11							.	1	22	154
3	Grafrath		X	9	1	2	X	11	10	10							3	2	23	69
6	Schöngeising		X	16			.	.	5	5							—	—	23	138
12	Bruck		X	24			X	25	8	8							6	4	25	300
4	Aubing		X	40			X	41	16	15							2	.	27	108
7	Pasing		X	47	3	1	X	48	7	6				1 7		8 56	5	1	31	217
68	München C.-B. Gerstner		XI	2					13	14 4/1	5	2	.	129 1,9		605 8		31		1682 25

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Fracht-conducteur	Wagen-wärter	Wagen-wärter-Gehilfe	Hilfs-bremser
Kempten	Buchloe	Leipheim	130	BV	Schmädl	Borst, Gradl						
„	München C.						Mann	König	Zöltsch	Trollinger		
Vorspann												
Buchloe	München C.	Schwanthaler	416	BVI	Eschinger	Zettler		Frater				
„	„	Pfaffenhofen	322	BVI	Schach	Greif						

Freifahrten

Wagen-klasse	von	nach	Name und Stand	mit Frei-karte No.	mit Vor-weis No.	Ausgestellt von
II	Kempten	München C.-B.	Finweg Bhfverwalt.	.	290	O. B. A. Kempten
II	„	„	vGuttenberg k. Verwalter		294	dto.
II	„	„	Schwarz k.Betr.-Sekr.		292	dto.
II	„	„	Sperl k.Spec.Kass.		297	dto.
II	„	„	Birkhofer k.Betr.-Kontrol.		299	dto.
II	„	„	Schmidt k.Spec.Kass.		300	dto.

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Nicht erreicht wurde der Anschluss an den Zug

No. ....

Kempten: 1) Die durch die ausgesteckten Signale gekennzeichnete Bahnstrecke unmittelbar nach der Station Schwabhausen ist langsam zu befahren.

2) Die Wertachbrücke bei Kaufbeuren darf nur im Schritttempo befahren werden.

3) In Pforzen Geleiseumbau. Vorsicht.

Gleichlautender Befehl für den Führer übergeben.

Erhalten: Schmädl, Führer.

4) Heute verkehrt Erg.-Güterzug 2115 von München R. bis Buchloe.

5) Ferner verkehrt Personensonderzug 613a — Vorläufer des Personenzugs 613 — von München C. bis Buchloe, mit welchem Zug 612 in Türkenfeld kreuzt.

6) Zug 612 steckt von Buchloe bis Türkenfeld Signal 20 (vorne grünes Licht) auf für die Züge 2115 u. 613a.

Gleichlautende Führerbefehle anbei.

Erhalten: Eschinger, Führer; Schach, Führer.

7) Zug 612 kreuzt mit Zug 609 in Betzigau und steckt von Kempten bis Betzigau Signal 17c (vorne rothes Licht) auf. Zug 612 fährt in Betzigau ins erste Geleise ein.

Gleichlautender Befehl für Führer übergeben.

Erhalten: Schmädl, Führer.

In Pforzen 1 Viehwagen nach München Südbhf.

Held.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Beilage zum Fahrbericht

des

Personen-Zugs Nr. *612* von *Kempten* nach *München C.-B.*
am *23ten* *Oktober* 1893 *VI* Uhr *57* Min.

Pforzen: Einstellen eines Viehwagens.

Mann, Oberconducteur.

Buchloe: Vorspannmaschine Schwanthaler des Zuges 609 ausser Bedarf nach München C. zurück. — Hilfsbremser Müller und Zierer vom Zug 611a a. D. nach München C. zurück.

Bonn.

Buchloe: Conducteur Greil turnusmässig a. D. für Zug 2101 nach Pasing.

Mann, Oberconducteur.

Kaufering: Laut Depesche von Buchloe kreuzt Zug 612 mit Erg.-Güterzug 2115 in Schwabhausen. Zug 612 hat von Kaufering bis Schwabhausen Signal 17 c (vorne rothes Licht) zu nehmen. Infolge dieser Kreuzungsverlegung entfällt Signal 20 (vorne grünes Licht) von Kaufering bis Schwabhausen. Zug 612 fährt in Schwabhausen ins erste Geleise. Gleichlautende Führerbefehle anbei.

Hugler.

Erhalten: Eschinger, Führer.
Erhalten: Schach, Führer.

Kaufering: Längerer Aufenthalt wegen Fahrberichtsvortrag, Verständigung des Personals und Signalaufnahme.

Mann, Oberconducteur.

Grafrath: Personenabfertigung nach vollzogener Kreuzung.

Mann, Oberconducteur.

München C.-B.: Langsam eingefahren.

Mann, Oberconducteur.

Mann, Oberconducteur.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Fahrbericht

des *Schnell*-Zugs Nr. *18* von *Nürnberg C.-B.* nach *München C.-B.*

am *24ten* *Januar* 1894 *VI* Uhr *34* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Aufenthalt nach Fahrplan Minuten	Aufenthalt wirklich Minuten	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Fahrzeit nach Fahrplan Minuten	Fahrzeit wirklich Minuten	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck und Bahnpostwagen	Anzahl der Güterwagen beladen	Anzahl der Güterwagen halbbeladen	Anzahl der Güterwagen leer	Belastung Tonnen	Anzahl der Personen Eingestiegen	Anzahl der Personen Ausgestiegen	Anzahl der Personen Ganze Zahl	Kilometrische Personenfrequenz
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	Nürnberg C.-B. Endter		VI	50	7	10	VII	.			6 | 294	2				107 | 5243	49/29		49/29	735 | 435
3	Eibach		VII	7					7	7										
7	Reichelsdorf		VII	10					3	3										
8	Schwabach		VII	19			VII	20	7	9							0/0	14/10	35/19	385 | 209
3	Büchenbach		VII	29					7	9										
8	Roth		VII	33			VII	34	4	4							3/3	10/8	28/14	504 | 252
4	Georgensgm.		VII	44					9	10										
6	Mühlstetten		VII	48					4	4										
5	Pleinfeld an Baum		VII	54	10				7	6										
	Pleinfeld ab					9	VIII	3	.	.	5 | 65					92 | 1196	4/4	8/4	24/14	216 | 126
4	Ellingen		VIII	9					6	6										
5	Weissenbg.a.S.		VIII	14			VIII	15	6	5							5/5	4/4	25/15	225 | 135
4	Grönhard		VIII	20					6	5										1157 | 19
62	Treuchtling. an Schuch		VIII	25					5	5	359 / 5,8	2				6439 | 103		6/4		2065 | 33

u s. w.

Name der Maschinen und des Zug-Personals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Frachtconducteur	Wagenwärter	Wagenwärter-Gehilfe	Hilfsbremser
Nürnberg	MünchenC.						Wallner	Werlein	Rehfuss	Zetteler		
„	Treuchtlg.	Marburg	769	BIX	Hartung	Burkner						

Freifahrten

Wagenklasse	von	nach	Name und Stand	mit Freikarte No.	mit Verweis No.	Ausgestellt von
II	Nürnberg C.	Münch. C.-B.	Lindner k. Verwalter		1011	O. B. A. Nürnberg
II	„	„	Bauer Verwalt.-R.		1012	„
II	„	„	Schuller k.Spec.Kass.		1013	„
II	„	„	Randl Güterverw.		1014	„
II	„	„	Mayer k.Oberrevis.		1015	„

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Nicht erreicht wurde der Anschluss an den Zug

No. ....

....

....

Nürnberg C.: Später ab, weil später an und wegen Instandsetzung der Heizung.
Endter.

Streckenversäumniss Reichelsdorf—Büchenbach und Roth—Georgensgmünd wegen Schneefall.
Wallner, Oberconducteur.

Pleinfeld: Schneefall bestätigt.
Baum.

Zugspacker König und Gehilfe Pfaffinger vom Zug 1701 turnusmässig ausser Dienst von Pleinfeld nach München C.
Wallner, Oberconducteur.

u. s. w.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Fahrbericht

des *Sonder*-Zugs *des Universitätskorps Suevia* von *München C.-B.* nach *Tutzing.*
am *3ten* *Oktober* 189*3* *10* Uhr *45* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft		Aufenthalt		Abfahrt		Fahrzeit		Anzahl der					Be-lastung	Anzahl der Personen			Kilometrische Personen-frequenz
			U.	M.	nach Fahrplan	wirklich	U.	M.	nach Fahrplan	wirklich	Personen-wagen	Gepäck und Bahnpost wagen	Güterwagen beladen	Güterwagen halb beladen	Güterwagen leer		Eingestiegen	Ausgestiegen	Ganze Zahl	
					Minuten	Minuten			Minuten	Minuten										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
4	Günther München C.-B.	×1364					10	49			5	2	.	.	.	7	138		138	
3	Laim		11	57					8	8										
7	Pasing		11	1					4	4										
5	Planegg		11	10					10	9										
5	Gauting		11	17					7	7										
4	Mühlthal		11	25					8	8										
28	Starnberg an		11	32					8	7								65		
5	Starnberg ab				3	2	11	34			5	2				7	—		73	
2	Possenhofen		11	43					9	8										
5	Feldafing	×1402	11	47					5	4										
12	Tutzing Kurz		11	55					8	8								73		

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Fracht-conducteur	Wagen-wärter	Wagen-wärter-Gehilfe	Hilfs-bremser
Münch C.	Tutzing	Mannhm.	737	IX	Wagner	Kraus	Weber	Schulz	Fenzl	Bauer		

Freifahrten

Wagen-klasse	von	nach	Name und Stand	mit Frei-karte No.	mit Vor-weis No.	Ausgestellt von

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Der Sonderzug verkehrt nach oberbahnamtlichem Ausschreiben vom 1. Oktober No. 76255. Fahrordnung für Führer, Oberconducteur und Wagenwärter liegt an.

Erhalten: Wagner. Bauer.

Der Sonderzug kreuzt mit Zug 1364 in München C.-B. und mit Zug 1402 in Feldafing.

Die Zahl der gelösten Fahrkarten ist behufs Berechnung der Sonderzugs-Taxe auf dem Fahrberichte vorzutragen.

Günther.

München C.-B.: Später ab wegen Warten auf Einfahrt des verspäteten Zuges 1364.

Weber, Oberk.

Fahrkarten wurden gelöst:

2	I. Kl. Hin- u. Rückfahrt					München C.-B.—Starnberg
18	II. „	„	„	„		München C.-B.—Starnberg
45	III. „	„	„	„		München C.-B.—Starnberg
13	II. „	„	„	„		München C.-B.—Tutzing
60	III. „	„	„	„		München C.-B.—Tutzing

Sa. 138

Weber, Oberk.

Fahrbericht

des *Material*-Zuges No. *V* von *Simbach* nach *Posten 28 zwischen Mühldorf und Ampfing* am *25. April* 1893 *II* Uhr *53* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Aufenthalt nach Fahrplan (Minuten)	Aufenthalt wirklich (Minuten)	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Fahrzeit nach Fahrplan (Minuten)	Fahrzeit wirklich (Minuten)	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck und Bahnpostwagen	Güterwagen beladen	Güterwagen halbbeladen	Güterwagen leer	Belastung	Anzahl der Personen Eingestiegen	Ausgestiegen	Ganze Zahl	Kilometrische Personenfrequenz
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	Reusch Simbach						II	53			1	1	.	.	20	11				
5	Buch		III	16		1	III	17												
7	Marktl		III	30					14	13										
6	Perach																			
7	Neuötting																			
6	Töging		IV	30		1	IV	31	18	18										
2	Mühldorf		IV	49		1	IV	50	5	5										
49	Posten 28 Mayer		IV	55						1/4	1	1			20	11				

Simbach: Für Materialzug VI hat Zug V von Töging bis Mühldorf Signal 20 (vorne grün) zu nehmen. Gleichlautender Führerbefehl anbei.

Reusch.

Materialzug VI Posten 28—Töging.

2	Mayer Posten 28						V	45			1	1	20	.	.	21				
6	Mühldorf		V	49		1	V	50												
8	Töging Weber		6	8						1/4	1	1	20			21				

Simbach: Für Materialzug VII nimmt Zug VI von Mühldorf bis Töging Signal 20 (vorne grün). Gleichlautender Führerbefehl anbei.

Reusch.

Materialzug VII Töging—Posten 28.

6	Weber Töging						6	53			1	1			20	11				
2	Mühldorf Max	×311/779	7	11			8	25												
8	Posten 28 Mayer		8	30						1/4	1	1			20	11				

Simbach: Zug VII kreuzt in Mühldorf mit den Zügen 311 und 779. Gleichlautender Führerbefehl anbei.

Reusch.

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Fracht-conducteur	Wagen-wärter	Wagen-wärter-Gehilfe	Hilfs-bremser
Zug	V	Thüngersheim								(Ablöswärter)		(Ablöswärter)
Simbach	Posten 28		12	CIII		Bauer	Mayer			Rauh		Fraunhofer
Zug	VI				Gösswein	Hilfsheiz.						Winkler
Posten 28	Töging					Vogel						Bauer
Zug	VII	Maschin	e u.Per	son	al wie bei	Zug V.						
Töging	Posten 28											

Freifahrten

Wagen-klasse	von	nach	Name und Stand	mit Frei-karte No.	mit Vor-weis No.	Ausgestellt von

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Simbach: Die Materialzüge V, VI und VII verkehren nach oberbahnamtlichem Ausschreiben No. 33651/5965 II a. vom 22. April 1893.

Die Materialzüge verkehren mit der gewöhnlichen Fahrgeschwindigkeit des Güterzuges 800. Das gesammte Zugspersonal ist im Besitze der Fahrordnung.

Reusch.

Materialzug V.

Buch: Einsteigen von Bahnarbeitern.
Mayer, Oberkond.

Toeging: Signalaufnahme.
Mayer. Oberkond.

Mühldorf: Signalabnahme.
Mayer, Oberkond.

Materialzug VI.

Mühldorf: Signalaufnahme.
Mayer, Oberkond.

Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Fahrbericht

der *Hilfsmaschine für Zug* Nr. *913* von *München C.* nach *Tutzing*
am *31ten* *Oktober* 1892 *2* Uhr *30* Min.

Kilometer	Von und nach	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Aufenthalt nach Fahrplan (Minuten)	Aufenthalt wirklich (Minuten)	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Fahrzeit nach Fahrplan (Minuten)	Fahrzeit wirklich (Minuten)	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Gepäck- und Bahnpostwagen	Anzahl der Güterwagen beladen	Anzahl der Güterwagen halbbeladen	Anzahl der Güterwagen leer	Belastung	Anzahl der Personen Eingestiegen	Anzahl der Personen Ausgestiegen	Anzahl der Personen Ganze Zahl	Kilometrische Personenfrequenz
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
7	*München C.* *Müller*						*2*	*30*												
7	Pasing																			
5	Planegg																			
5	Gauting																			
4	Mühlthal																			
5	Starnberg *Gross*	× 910	3	40		5	3	45												
2	Possenhofen																			
5	Feldafing																			
40	Tutzing *Martin*		4	15																

Name der Maschinen und des Zugpersonals.

Bei Fahrt von	Bei Fahrt nach	Der Lokomotive Name	Der Lokomotive Nummer	Der Lokomotive Klasse	Lokomotiv-Führer	Heizer	Ober-Conducteur	Personen-Conducteur	Gepäck- od. Frachtconducteur	Wagenwärter	Wagenwärter-Gehilfe	Hilfsbremser
Münch C.	Tutzing		1427	CIV	Rauh	Mark						

Freifahrten

Wagenklasse	von	nach	Name und Stand	mit Freikarte No.	mit Vorweis No.	Ausgestellt von

Bemerkung besonderer Vorfälle:

Nicht erreicht wurde der Anschluss an den Zug No.

....

....

....

München C.: Maschine 1427 CIV hat wegen Rohrrinnen der Maschine „Wern“ des Zug 913 diesen ab Tutzing zu übernehmen.

In Starnberg hat Maschine 1427 wegen Kreuzung mit 910 weitere Befehle zu erwarten.

Maschinenbegleitung: Werkführer Heinrich.

Müller.

Starnberg: Maschine 1427 kreuzt mit Zug 910 in Starnberg. Kreuzung mit Zug 910 in Starnberg vollzogen.* Warten auf Zug 910.

Von Starnberg bis Tutzing ist Signal 17c (vorne rothe Scheibe) zu führen.

Gleichlautender Führerbefehl übergeben.

Gross.

* In allen Fällen, in welchen ein Zug wegen bedeutender Verspätung des Gegenzuges zunächst „zur weiteren Kreuzungsbestimmung“ nach einer Station vorgeschoben und dann die Kreuzung selbst nach dieser Station verlegt wurde, muss auf dem Fahrberichte vorgetragen werden, dass die Kreuzung daselbst vollzogen wurde.
G. D. E. 19619 v. 4. XI. 93.

II. Eisenbahn-Geographie.*

Was versteht man unter Eisenbahn-Geographie im Allgemeinen?

Die Eisenbahn-Geographie ist ein selbstständiger Theil der geographischen Wissenschaft.

Was versteht man unter Eisenbahn-Geographie im engeren Sinne?

Hierunter ist die Darstellung und Erklärung der Eisenbahnnetze der verschiedenen Länder nach ihren Haupt- und Nebenlinien, nach den Verwaltungsgrenzen und ihren sonstigen geographischen, volkswirthschaftlichen und eisenbahntechnischen Verhältnissen zu verstehen.

Welche Gründe können für den Bau einer Eisenbahn maßgebend sein?

Für die Erbauung einer Eisenbahn können maßgebend sein: Handelsbedürfnisse, nationalökonomische Interessen, strategische Rücksichten, finanzielle Spekulation, Beziehungen einzelner Staaten zu einander 2c.

Welche verkehrspolitische Lage hat Bayern?

Bayern ist in verkehrspolitischer Beziehung günstig geographisch gelegen und bildet im Süden und Osten die Grenze des deutschen Reiches und jene der Verkehrsgebiete von Oesterreich und der Schweiz. Der von der Natur sozusagen geschaffene Durchgangsverkehr kann selbst mit den niedrigsten Tarifen nicht abgezogen werden; denn im gesammten Verkehrsleben kommt auch der

* Abkürzungen:
B = Bahnamt;
V = Bahnverwaltung;
E = Expedition;
HG = Haltestelle mit Güterabfertigung;
Hp = Halteplatz.

Weg, die kilometrische Entfernung, in Berechnung und diese fällt entschieden bei den natürlichen Transitlinien für Bayern aus. Der Verkehr vom Osten nach dem Westen und umgekehrt ist durch Bayern kürzer, als durch irgend ein anderes Reich des Nachbargebietes und nur die Tarifpolitik vermochte nach dem Baue der Arlbergbahn einen Theil des Güterverkehres, besonders von und nach Ungarn, abzulenken. Der internationale Personenverkehr in dieser Richtung bewegt sich nach wie vor durch Bayern. Die Gotthardbahn hat einen Theil der Transitgüter von Süden nach Norden und umgekehrt, insbesondere den Verkehr von und nach den westlichen italienischen Küstenplätzen an sich genommen, immerhin aber hielt sich jener von den östlichen italienischen Häfen auf der früheren Höhe und blieb die Brennerlinie eine gute Kundschaft Bayerns. Erst mit dem Baue der Predil-Tauernbahn und der Verstaatlichung der Südbahn könnte Bayern eine Concurrenz erwachsen. Der nördliche Durchgangsverkehr wurde durch die preußischen Staatsbahnen theilweise durch Instradirungsänderung abgelenkt.

Wie wird der Personen- und Frachtenverkehr hauptsächlich vermittelt?

In den sog. Culturländern durch Eisenbahnen zu Lande und Schiffe auf den Wasserwegen, in den weniger cultivirten mittelst einzelnen Saumthieren und ganzen Karawanen. Die Posten vermitteln zur Zeit nur mehr den Zufuhrverkehr von abseits dem Bahnkörper gelegenen Gegenden nach diesem.

Wie werden erstere eingetheilt und wer führt den Betrieb?

Die Eisenbahnen werden in Haupt- und Nebenbahnen eingetheilt, letztere in Vizinal-, Lokal- und Industriebahnen. Der Betrieb auf den Hauptbahnen zerfällt wieder in einen Hauptbahnbetrieb und in einen Sekundärbahnbetrieb.

Den Betrieb führt entweder der Staat oder Private, während ersterer Linien im Betriebe hat, welche durch Private erbaut sind. In Bayern sind diese Linien als Pachtbahnen bezeichnet. Nur vereinzelt werden dem Staate gehörige Bahnen von Privaten betrieben, wie in Italien und der Türkei.

Welche Wasserstraßen sind in Bayern von Bedeutung?

Von den natürlichen Wasserstraßen Bayerns ist der Verkehr auf der Donau, dem Main und Rhein von Bedeutung, auf den

künstlichen Wasserstraßen (Kanäle) jener des Ludwigs-Donau-Mainkanals, weniger jener auf dem Frankenthaler Kanal in der Rheinpfalz.

Auf dem Boden-, Chiem-, Starnberger- und Ammersee vermitteln Dampfschiffe den Güter- und Personenverkehr.

Wer führt den Betrieb auf denselben?

Der Flußverkehr ist in den Händen von Privaten, den Kanalbetrieb führt der bayerische Staat und auf dem Bodensee verkehren Staatsschiffe, der Schiffsverkehr auf den übrigen Seen wird von Privaten geleitet.

Was hat der Verkehr auf der Donau für eine Bedeutung und welche größere Umschlagplätze vermitteln denselben?

Der Verkehr auf der Donau vermittelt hauptsächlich den Austausch von Rohprodukten von und nach Oesterreich-Ungarn, vorzugsweise Getreide, Wein, Salz, Eisen und Stahl. Hauptumschlagplätze sind Passau, Deggendorf und Regensburg.

Was hat der Verkehr auf dem Maine für eine Bedeutung und welche größere Umschlagplätze vermitteln denselben?

Der Mainverkehr vermittelt den Uebergang bayerischer Güter nach dem Rheine und der Nordsee; er soll zunächst dem bayerischen Nutzholze ein günstigeres Marktgebiet schaffen und sind vorzugsweise Würzburg, Kitzingen, Marktbreit, Ochsenfurt und Schweinfurt für den Umschlag von Bedeutung. Der neu errichtete Staatshafen zu Aschaffenburg dient als bayerische Uebergangsstation des kanalisirten Maines von Frankfurt aus und wird als Hauptort für den ins Leben zu rufenden bayerischen Mainverkehr eine bedeutende Rolle spielen.

Welche natürlichen Wasserstraßen verbindet der Donau-Ludwig-Mainkanal und was ist seine Aufgabe?

Der Ludwig-Donau-Mainkanal verbindet die Altmühl mit der Regnitz und damit die Donau mit dem Main und Rhein.

Bei Kelheim beginnend und in Bamberg endend, berührt er Beilngries, Neumarkt und Nürnberg und werden jährlich gegen 100,000 Tonnen Güter, hauptsächlich Rohmaterialien, verfrachtet. Der Kanal würde als direkte Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meere einen ungleich größeren Verkehr bewältigen können, wenn größere Schiffe denselben ohne Umladung passiren

könnten; so ist er mehr auf den lokalen Verkehr angewiesen und kommt der internationale Verkehrsweg weniger in Betracht.*

Welchen Verkehr vermitteln die Dampfschiffe auf dem Bodensee?

Die Dampfschiffe auf dem Bodensee vermitteln den Lokal- und Transitverkehr der angrenzenden Uferstaaten: Bayern, Oesterreich, Schweiz, Württemberg und Baden. Der bayerisch-schweizerische Verkehr wird mittelst Trajekt bewältigt, da der Schienenweg durch Oesterreich nach der Schweiz führt.

Die bedeutendsten Punkte am Bodensee sind: Lindau, Bregenz, Rorschach, Romanshorn, Konstanz, Friedrichshafen.

Welche Orte berühren die Dampfschiffe auf den übrigen Seen?

Auf dem Würm- oder Starnbergersee: Leoni, Berg, Ammerland, Ambach, Seeshaupt, Bernried, Tutzing, Possenhofen (Feldafing), Niederpöcking, Starnberg.

Auf dem Ammersee: Stegen, Schondorf, Breitenbrunn, Utting, Herrsching (Andechs), Mühlfeld, Fischen, Diessen.

Auf dem Chiemsee: Prien—Stock, Herrn- und Fraueninsel, Seebruck und Chieming.

Der Verkehr ist im Winter auf diesen drei Seen eingestellt.

Wie heißen die Linien der k. b. Staatseisenbahnen, welche Stationen liegen an denselben; welchen Oberbahnämtern sind dieselben unterstellt und zu welchen Regierungskreisen gehören sie?

1. München—Treuchtlingen—Bamberg—Hof:

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München CB.	München	Oberb.
Allach	Ingolstadt	"
Dachau	"	"
Walpertshofen	"	"
Röhrmoos	"	"
Esterhofen	"	"
Petershausen	"	"
Reichertshausen	"	"
Pfaffenhofen	Ingolstadt	Oberb.
Walkersbach	"	"
Wolnzach	"	"
Hoeg	"	"
Reichertshofen	"	"
Oberstimm	"	"
Ingolstadt CB.	"	"
Ingolstadt LB.	"	"

---

* Zu erwähnen sind hier die in jüngster Zeit durch Schaffung des unter dem Protektorate S. k. H. des Prinzen Ludwig von Bayern stehenden bayerischen Binnenschifffahrts- und Kanalvereines zu Tage getretenen Bestrebungen zur Hebung der Schifffahrt in Bayern.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Gaimersheim	Ingolstadt	Oberb.
Eitensheim	"	"
Tauberfeld	"	Mittelfr.
Adelschlag	"	"
Eichstätt Bhf.	"	"
Obereichstätt	"	"
Dollnstein	"	"
Sollnhofen	"	"
Pappenheim	"	"
Treuchtlingen	"	"
Grönhard	"	"
Weißenburg a.S.	"	"
Ellingen	"	"
Pleinfeld	Nürnberg	"
Mühlstetten	"	"
Georgensgmünd	"	"
Roth	"	"
Büchenbach	"	"
Schwabach	"	"
Reichelsdorf	"	"
Eibach	"	"
Nürnberg CB.	"	"
Doos	"	"
Fürth	"	"
Bach	Bamberg	"
Eltersdorf	"	"
Erlangen	"	"
Baiersdorf	"	"
Forchheim	"	Oberfr.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Eggolsheim	Bamberg	Oberfr.
Hirschaid	"	"
Strullendorf	"	"
Bamberg	"	"
Hallstadt	"	"
Breitengüßbach	"	"
Zapfendorf	"	"
Ebensfeld	"	"
Staffelstein	"	"
Lichtenfels	"	"
Michelau	"	"
Hochstadt-Marktzeuln	"	"
Burgkundstadt	"	"
Mainroth	"	"
Mainleus	"	"
Kulmbach	"	"
Untersteinach	"	"
Neuenmarkt-Wirsberg	"	"
Marktschorgast-Berneck	"	"
Falls-Gefrees	"	"
Stammbach	"	"
Münchberg	"	"
Seulbitz	"	"
Schwarzenbach a.S.	"	"
Oberkotzau	"	"
Hof	"	"

2. Eichstätt-Bahnhof—Eichstätt-Stadt. (Schmalspurig.)

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Eichstätt-Bhf. E.	Ingolstadt	Mittelfranken
Wasserzell b. Eichst. Hp.	"	"
Rebdorf Hp.	"	"
Hofmühle Hp.	"	"
Schlagbrücke Hp.	"	"
Eichstätt-Stadt H.G.	"	"

3. Georgensgmünd-Spalt.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Georgensgmünd	Nürnberg	Mittelfranken
Wasserzell b. Spalt	"	"
Spalt	"	"

4. Roth—Greding. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Roth		Greding	Nürnberg	Mittelfranken
Lohgarten-Roth	H.G.	"	"	"
Hofstetten	Hp.	"	"	"
Eckersmühlen	H.G.	"	"	"
Lösmühle	Hp.	"	"	"
Hilpoltstein	H.G.	"	"	"
Unterrödl	Hp.	"	"	"
Heydeck	H.G.	"	"	"
Zell a. d. R.	Hp.	"	"	"
Eysölden	H.G.	"	"	"
Alfershausen	Hp.	"	"	"
Thalmäßing	H.G.	"	"	"
Göllersreuth	Hp.	"	"	"
Höbing	H.G.	"	"	"
Hausen	Hp.	"	"	"
Greding	E.	"	"	"

5. Erlangen—Gräfenberg. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Erlangen		Gräfenberg	Bamberg	Mittelfranken
Zollhaus	Hp.	"	"	"
Buckenhof	"	"	"	"
Spardorf	Hg.	"	"	"
Uttenreuth	"	"	"	"
Weiher	Hp.	"	"	"
Dormitz	Hg.	"	"	Oberfranken
Neunkirchen a. Br.	"	"	"	"
Kleinsendelbach	Hp.	"	"	"
Steinbach	Hg.	"	"	"
Brand	"	"	"	Mittelfranken
Eschenau	"	"	"	"
Forth	"	"	"	"
Rüsselbach	Hp.	"	"	"
Igensdorf	Hg.	"	"	Oberfranken
Weißenohe	Hp.	"	"	"
Gräfenberg	E.	"	"	"

6. Bamberg—Würzburg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Bamberg	Bamberg	Oberfr.	Ebelsbach-Eltmann	Bamberg	Unterfr.
Oberhaid	"	"	Zeil	"	"
Staffelbach	"	"	Haßfurt	"	"
Stettfeld	"	Unterfr.			

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Obertheres	Bamberg	Unterfr.
Gädheim	"	"
Schonungen	"	"
Schweinfurt-St.	"	"
Schweinfurt CB.	"	"
Bergrheinfeld	"	"
Weigolshausen	Bamberg	Unterfr.
Eßleben	Würzburg	"
Bergtheim	"	"
Seligenstadt	"	"
Rottendorf	"	"
Würzburg	"	"

7. Schweinfurt CB. — Meiningen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schweinfurt CB.	Bamberg	Unterfr.
Oberwerrn	"	"
Poppenhausen	"	"
Ebenhausen	"	"
Rottershausen	"	"
Münnerstadt	"	"
Niederlauer	"	"
Neustadt a. S.	"	"
Heustreu	Bamberg	Unterfr.
Unsleben	"	"
Oberstreu	"	"
Mellrichstadt	"	"
Rentwertshf.	Bamberg	Sachsen-Mein.
Ritschenhausen	"	"
Meiningen	"	"

8. Schweinfurt CB. — Bad Kissingen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schweinfurt CB.	Bamberg	Unterfr.
Oberwerrn	"	"
Poppenhausen	Bamberg	Unterfr.
Ebenhausen	"	"
Bad Kissingen	"	"

9. Neustadt a. S. — Bischofsheim v. d. Röhn. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Neustadt a. S.	E.	Bischofsheim	Bamberg	Unterfr.
Brendlorenzen	Hp.	"	"	"
Schweinshof	"	"	"	"
Kollertshof	"	"	"	"
Schönau a. Brend	HG.	"	"	"
Wegfurt	"	"	"	"
Unterweißenbrunn	"	"	"	"
Bischofsheim v. d. Rhön	E.	"	"	"

10. Lichtenfels — Probstzella.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Lichtenfels	Bamberg	Oberfr.
Michelau	"	"
Hochstadt-Marktzeuln	"	"
Redwitz a. R.	"	"
Oberlangenstadt	"	"
Küps	Bamberg	Oberfr.
Kronach	"	"
Gundelsdorf	"	"
Stockheim	"	"
Rothenkirchen	"	"
Förtschendorf	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Steinbach a. W.	"	"	Probstzella	"	Sachsen-Mein.
Ludwigsstadt	"	"			
Lauenstein	"	"			

11. Ludwigsstadt—Lehesten. Lokalbahn.

Stationen	Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Ludwigsstadt	Ludwigsstadt	Bamberg	Oberfr.
Lehesten H.G.	"	"	Sachsen-Mein.

12. Münchberg—Helmbrechts. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Münchberg	E.	Münchberg	Bamberg	Oberfr.
Hildbrandsgrün	Hp.	"	"	"
Wüstenselbitz	Hg.	"	"	"
Weißenbach	Hp.	"	"	"
Helmbrechts	Hg.	"	"	"

13. Hof—Eger.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Hof	Bamberg	Oberfr.	Haslau	Weiden	Oesterr.
Oberkotzau	"	"	Antonienhöhe	"	"
Rehau	Weiden	"	Franzensbad	"	"
Selb	"	"	Eger	"	"
Asch	"	Oesterr.			

14. Hof—Naila—Marxgrün. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Hof	B.	Marxgrün	Bamberg	Oberfranken
Neuhof	H.G.	"	"	"
öditz	"	"	"	"
Stegenwaldhaus	Hg.	"	"	"
Rothenbürg	Hp.	"	"	"
Selbitz	H.G.	"	"	"
Naila	"	"	"	"
Marxgrün-Steben	E.	"	"	"

15. Treuchtlingen—Würzburg—Aschaffenburg—Amorbach.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Treuchtling.	Ingolst.	Mittelfr.	Triesdorf	Ingolst.	Mittelfr.
Wettelsheim	"	"	Winderschneidbach	"	"
Berolzheim	"	"	Ansbach	Nürnberg	"
Ehlheim	"	"	Lehrberg	Würzburg	"
Windsfeld	"	"	Rosenbach	"	"
Gunzenhausen	"	"	Oberdachstetten	"	"
Altenmuhr	"	"			

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Burgbernh.	Würzburg	Mittelfr.	Langenproz.	Würzburg	Unterfr.
Steinach	"	"	Lohr a./M.	"	"
Ermetzhofen	"	"	Partenstein	"	"
Uffenheim	"	"	Wiesthal	"	"
Herrnbergtheim	"	"	Heigenbrücken	"	"
Marktbreit	"	Unterfr.	Laufach	"	"
Ochsenfurt	"	"	Hösbach	"	"
Goßmannsdorf	"	"	Aschaffenburg	"	"
Winterhausen	"	"	Obernau	"	"
Heidingsfeld	"	"	Sulzbach a./M.	"	"
Würzburg-Sanderau	"	"	Kleinwallstadt	"	"
Würzburg	"	"	Obernburg	"	"
Zell a./M.	"	"	Wörth a./M.	"	"
Veitshöchheim	"	"	Klingenberg a./M.	"	"
Thüngersheim	"	"	Laudenbach	"	"
Retzbach	"	"	Kleinheubach	"	"
Karlstadt	"	"	Miltenberg	"	"
Wernfeld	"	"	Breitendiel	"	"
Gemünden	"	"	Weilbach	"	"
			Amorbach	"	"

16. Steinach—Rothenburg a. T.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Steinach	Würzburg	Mittelfr.	Schweinsdorf	Würzburg	Mittelfr.
Hartershofen	"	"	Rothenbg. a. T.	"	"

17. Schweinfurt CB.—Gemünden.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schweinfurt CB.	Bamberg	Unterfr.	Müdesheim	Bamberg	Unterfr.
Bergrheinfeld	"	"	Thüngen	"	"
Weigolshaus.	"	"	Eussenheim	"	"
Mühlhaus. a. d. W.	"	"	Gössenheim	"	"
Gaenheim	"	"	Wernfeld	Würzburg	"
Arnstein	"	"	Gemünden	"	"

18. Gemünden—Hammelburg. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Gemünden	E.	Hammelburg	Würzburg	Unterfranken
Kleingemünden	Hp.	"	"	"
Schönau	"	"	"	"
Wolfsmünster	Hg.	"	"	"
Seewiese	Hp.	"	"	"
Gräfendorf	Hg.	"	"	"

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Hurzfurt	Hp.	Hammelburg	Würzburg	Unterfranken
Michelaubrück	"	"	"	"
Weickersgrüben	"	"	"	"
Morlesau	H.G.	"	"	"
Diebach	"	"	"	"
Hammelburg	E.	"	"	"

19. Lohr a. M. — Wertheim.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Lohr a. M.	Würzburg	Unterfr.	Hafenlohr	Würzburg	Unterfr.
Lohr Stadt	"	"	Marktheidenfeld	"	"
Rodenbach	"	"	Trennfeld	"	"
Neustadt a. M.	"	"	Kreuzwertheim	"	"
Rothenfels	"	"	Wertheim	"	Baden

20. Passau — Regensburg — Nürnberg — Würzburg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Passau	Regensburg	Niederb.	Beratzhausen	Regensburg	Oberpf.
Heining	"	"	Mausheim	"	"
Schalding	"	"	Parsberg	"	"
Sandbach	"	"	Seubersdorf	"	"
Vilshofen	"	"	Batzhausen	"	"
Pleinting	"	"	Deining	"	"
Girching	"	"	Neumarkt i. O.	"	"
Osterhofen	"	"	Postbauer	"	"
Langenisarhofen	"	"	Ochenbruck	"	Mittelfr.
Plattling	"	"	Feucht	Nürnberg	"
Stefansposching	"	"	Dutzendteich	"	"
Straßkirchen	"	"	Nürnberg CB.	"	"
Amselfing	"	"	Doos	"	"
Straubing	"	"	Fürth	"	"
Radldorf	"	"	Burgfarrnbach	Würzburg	"
Sünching	"	Oberpf.	Siegelsdorf	"	"
Taimering	"	"	Hagenbüchach	"	"
Moosham	"	"	Emskirchen	"	"
Mangolding	"	"	Neustadt a. A.	"	"
Obertraublg.	"	"	Langenfeld	"	"
Regensburg	"	"	Marktbibart	"	"
Prüfening	"	"	Hellmitzheim	"	"
Etterzhausen	"	"	Markteinersheim	"	"
Eichhofen	"	"	Iphofen	"	"
Deuerling	"	"	Mainbernheim	"	Unterfr.
Laaber	"	"	Kitzingen	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Buchbrunn-Mainstockh.	Würzburg	Unterfr.
Dettelbach	"	"
Rottendorf	Würzburg	Unterfr.
Würzburg	"	"

21. Sünching—Geiselhöring.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Sünching	Regensburg	Oberpfalz
Geiselhöring	"	Niederbayern

22. Feucht—Altdorf.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Feucht	Nürnberg	Mittelfranken
Hahnhof	"	"
Winkelhaid	"	"
Altdorf	"	"

23. Siegelsdorf—Langenzenn.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Siegelsdorf	Würzburg	Mittelfranken
Raindorf	"	"
Langenzenn	"	"

24. Neustadt a. A.—Windsheim.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Neustadt a. A.	Würzburg	Mittelfranken
Dietersheim	"	"
Dottenheim	"	"
Ipsheim	"	"
Windsheim	"	"

25. Neumarkt i. O.—Beilngries. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Neumarkt i. O.		Beilngries	Regensburg	Oberpfalz
Sengenthal	Hp.	"	"	"
Greißelbach	H G.	"	"	"
Wappersdorf	Hp.	"	"	"
Mühlhausen	H.G.	"	"	"
Pollanten	H.G.	"	"	"
Berching	"	"	"	"
Plankstetten	H.G.	"	"	"
Gößelthal	Hp.	"	"	"
Beilngries	E.	"	"	"

26. Feucht—Wendelstein. Lokalbahn.

Stationen	Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Feucht	Feucht	Nürnberg	Mitelfranken
Röthenbach b F. H.G.	„	„	„
Wendelstein Hg.	„	„	„

27. Greißlbach—Freystadt. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Greißlbach	H.G.	Beilngries	Regensburg	Oberpfalz
Sulzbürg	Hg.	„	„	„
Thannhausen	HG.	„	„	„
Freystadt	„	„	„	„

28. Forchheim—Ebermannstadt. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Forchheim	V.	Ebermannstadt	Bamberg	Oberfranken
Siegritzau	Hp.	„	„	„
Pinzberg	H.G.	„	„	„
Gosberg	„	„	„	„
Wiesenthau	Hp.	„	„	„
Kirchehrenbach	Hg.	„	„	„
Kolmreuth	Hp.	„	„	„
Pretzfeld	H.G.	„	„	„
Ebermannstadt	E.	„	„	„

29. München—Kaufering—Lindau.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München C.-B.	München	Oberb.
Pasing	„	„
Aubing	Kempten	„
Bruck	„	„
Schöngeising	„	„
Grafrath	„	„
Türkenfeld	„	„
Schwabhausen	„	„
Epfenhausen	„	„
Kaufering	„	„
Igling	„	„
Buchloe	„	Schwab.
Beckstetten	„	„
Pforzen	„	„
Kaufbeuren	„	„
Bießenhofen	„	„
Ruderatshofen	„	„
Aitrang	„	„

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Günzach	Kempten	Schwab.
Wildpoldsried	„	„
Betzigau	„	„
Kempten	„	„
Waltenhofen	„	„
Oberdorf b. J.	„	„
Seifen	„	„
Immenstadt	„	„
Ratholz	„	„
Thalkirchdorf	„	„
Oberstaufen	„	„
Harbatzhofen	„	„
Röthenbach b. Lind.	„	„
Hergatz	„	„
Hergensweiler	„	„
Schlachters	„	„
Oberreitnau	„	„
Lindau	„	„

30. Bobingen—Kaufering—Landsberg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Bobingen	Augsburg	Schwab.	Hurlach	Augsburg	Schwab.
Ottmarshaus.	"	"	Hurlach	"	Oberb.
Lagerlechfeld	"	"	Kaufering	Kempten	"
Klosterlechfeld	"	"	Landsberg	"	"

31. Landsberg—Schongau. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Landsberg	E.	Schongau	Kempten	Oberbayern
Ellighofen	Hp.	"	"	"
Unterdießen	H.G.	"	"	Schwaben
Oberdießen	Hp.	"	"	"
Asch Leeder	H.G.	"	"	"
Denklingen	"	"	"	"
Kinsau	"	"	"	Oberbayern
Hohenfurch	"	"	"	"
Schongau	E.	"	"	"

32. Bießenhofen—Oberdorf b. B.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Bießenhofen	Kempten	Schwaben
Ebenhofen	"	"
Oberdorf b. B.	"	"

33. Immenstadt—Sonthofen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Immenstadt	Kempten	Schwaben
Blaichach	"	"
Sonthofen	"	"

34. Pleinfeld—Augsburg—Buchloe.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Pleinfeld	Nürnberg	Mittelfr.	Nördlingen	Augsburg	Schwab.
Ramsberg	"	"	Möttingen	"	"
Langlau	"	"	Hoppingen	"	"
Gunzenhaus.	Ingolst	"	Harburg	"	"
Kronheim	Augsburg	"	Wörnitzstein	"	"
Unterschwaningen	"	"	Donauwörth	"	"
			Bäumenheim	"	"
Wassertrüdingen	"	"	Mertingen	"	"
Auhausen	"	Schwab.	Nordendorf	"	"
Oettingen	"	"	Meitingen	"	"
Dürrenzimmern	"	"	Langweid	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Gersthofen	Augsburg	Schwab.	Großaiting.	Augsburg	Schwab.
Oberhausen	"	"	Schwabmünchen	"	"
Augsburg	"	"	Westererringen	"	"
Inningen	"	"	Lamerdingen	"	"
Bobingen	"	"	Buchloe	Kempten	"

35. Buchloe—Memmingen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Buchloe	Kempten	Schwaben	Sontheim	Kempten	Schwaben
Wiedergelting.	"	"	Ungerhausen	"	"
Türkheim	"	"	Memmingen	"	"
Mindelheim	"	"	Buxheim	"	"
Stetten	"	"			

36. Ulm=Kempten.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Ulm	Ulm	Württbg.	Fellheim	Kempten	Schwaben
Neu=Ulm	Augsburg	Schwaben	Heimertingen	"	"
Senden	Kempten	"	Memmingen	"	"
Vöhringen	"	"	Woringen	"	"
Bellenberg	"	"	Grönenbach	"	"
Illertissen	"	"	Dietmannsried	"	"
Altenstadt	"	"	Heising	"	"
Kellmünz	"	"	Kempten	"	"

37. Senden—Weißenhorn.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Senden	Kempten	Schwaben
Witzighausen	"	"
Weißenhorn	"	"

38. Nördlingen—Dombühl.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Nördlingen	Augsburg	Schwab.	Dinkelsbühl	Nürnberg	Mittelf.
Wallerstein	Nürnberg	"	Schopfloch	"	"
Marktoffingen	"	"	Feuchtwangen	"	"
Fremdingen	"	"	Dorfgüting. H	"	"
Wilburgstetten	"	"	Dombühl	"	"

39. Pasing—München. Ostbhf.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Pasing	München	Oberbayern
München Südbahnhof	"	"
München Ostbahnhof	"	"

40. Passau—Freyung. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Passau	B.	Freyung	Regensburg	Niederbayern
Stelzlhof	Hp.	,,	,,	,,
Tiefenbach	H.G.	,,	,,	,,
Fischhaus	,,	,,	,,	,,
Kalteneck	,,	,,	,,	,,
Fürsteneck	,,	,,	,,	,,
Neuhausmühle	Hp.	,,	,,	,,
Röhrnbach	H.G.	,,	,,	,,
Waldkirchen	,,	,,	,,	,,
Karlsbach	,,	,,	,,	,,
Freyung	E.	,,	,,	,,

41. München—Grafing—Rosenheim—Salzburg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München C.=B.	München	Oberb.
,, S.=B.	,,	,,
,, O.=B.	,,	,,
Trudering	Rosenheim	,,
Haar	,,	,,
Zorneding	,,	,,
Kirchseeon	,,	,,
Grafing	,,	,,
Aßling	,,	,,
Ostermünchen	,,	,,
Großkarolinenfeld	,,	,,
Rosenheim	,,	,,
Stephanskirch.	Rosenheim	Oberb.
Endorf	,,	,,
Prien	,,	,,
Bernau	,,	,,
Uebersee	,,	,,
Bergen	,,	,,
Traunstein	,,	,,
Lauter	,,	,,
Teisendorf	,,	,,
Freilassing	,,	,,
Salzburg	,,	Oesterr.

42. Freilassing—Laufen—Tittmoning. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Freilassing	E.	Laufen	Rosenheim	Oberbayern
Lohen	Hp.	,,	,,	,,
Surheim	H.G.	,,	,,	,,
Gastag	Hp.	,,	,,	,,
Laufen	H.G.	,,	,,	,,

Straß, Pölln, Kirchanschöring, Rothanschöring, Fridolfing, Törring, Wiesmühl, Kay, Kirchheim, Tittmoning.

43 Salzburg—Freilassing—Bad Reichenhall.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Salzburg	Rosenheim	Oesterreich
Freilassing	,,	Oberbayern
Hammerau	,,	,,
Piding	,,	,,
Bad Reichenhall	,,	,,

44. Bad Reichenhall—Berchtesgaden. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Bad Reichenhall	V	Berchtesgaden	Rosenheim	Oberb.
„ „ Kirchberg	H.G.	„	„	„
Gmain	Hp.	„	„	„
Hallthurm	„	„	„	„
Winkel	„	„	„	„
Bischofswiesen	H.G.	„	„	„
Gmundbrücke	Hp.	„	„	„
Berchtesgaden	E.	„	„	„

45. Uebersee—Marquardstein. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Uebersee	E.	Uebersee	Rosenheim	Oberbayern
Mietenkam	Hp	„	„	„
Staudach	Hg.	„	„	„
Marquardstein	„	„	„	„

46. Prien—Aschau.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Prien	Rosenheim	Oberbayern
Umrathshausen	„	„
Aschau	„	„

47. Rosenheim—Kufstein.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Rosenheim	Rosenheim	Oberb.	Oberaudorf	Rosenheim	Oberb.
Raubling	„	„	Kiefersfelden	„	„
Brannenburg	„	„	Kufstein	„	Oester-reich
Fischbach	„	„			

48. Ulm—Augsburg—München-C.-B.—Simbach.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Ulm	Ulm	Württbg.	Gabelbach	Augsburg	Schwab.
Neuulm	Augsburg	Schwab.	Dinkelscherben	„	„
Burlafingen	„	„	Mödishofen	„	„
Nersingen	„	„	Gessertshausen	„	„
Leipheim	„	„	Diedorf	„	„
Günzburg	„	„	Westheim	„	„
Neuoffingen	„	„	Oberhaus. b./A.	„	„
Offingen	„	„	Augsburg	„	„
Burgau	„	„	Hochzoll	„	Oberb.
Jettingen	„	„	Kissing	„	„
Freihalden	„	„	Mering	„	„

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Althegnenberg	Augsburg	Oberb.	Hörlkofen	München	Oberb.
Haspelmoor	"	"	Walpertskirchen	"	"
Nannhofen	"	"	Thann Lengdorf	"	"
Maisach	"	"	Dorfen	"	"
Olching	"	"	Schwindegg	"	"
Lochhausen	"	"	Weidenbach	"	"
Pasing	München	"	Ampfing	"	"
München C.-B.	"	"	Mühldorf	"	"
" S.-B.	"	"	Töging	"	"
" O.-B.	"	"	Neuötting	"	"
Riem	"	"	Perach	"	"
Feldkirchen	"	"	Marktl	"	"
Poing	"	"	Buch	"	Niederb.
Schwaben	"	"	Simbach	"	"

49. Schwaben—Erding.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schwaben	München	Oberbayern
Ottenhofen	"	"
St. Koloman	"	"
Aufhausen	"	"
Erding	"	"

50. Rosenheim—Mühldorf—Landau a. J.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Rosenheim	Rosenheim	Oberb.	Rohrbach	Rosenheim	Oberb.
Schechen	"	"	Neumarkt a. R.	"	"
Rott	"	"	Gangkofen	"	Niederb.
Wasserburg	"	"	Trennbach	"	"
Soyen	"	"	Frontenhausen	"	"
Gars	"	"	Griesbach	"	"
Jettenbach	"	"	Mamming	"	"
Kraiburg	"	"	Pilsting	"	"
Mühldorf	München	"	Landau a. J.	"	"

51. Landshut—Landau a. J.—Plattling—Eisenstein.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Landshut	Regensbg.	Niederb.	Gottfrieding	Regsbg.	Niederb.
Altheim	"	"	Schwaigen	"	"
Ahrain	"	"	Pilsting	Rosenheim	"
Wörth a. J.	"	"	Landau a. J.	"	"
Loiching	"	"	Wallersdorf	"	"
Dingolfing	"	"	Otzing	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Plattling	Regensbg.	Niederb.	Regen	Rosenheim	Niederb.
Deggendorf	Rosenheim	"	Posten 43	"	"
Ullrichsberg	"	"	Zwiesel	"	"
Gotteszell	"	"	Ludwigsthal	"	"
Triefenried	"	"	Eisenstein	"	"

52. Zwiesel—Grafenau. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Zwiesel	E.	Grafenau	Rosenheim	Niederbayern.
Lichtenthal	Hp.	"	"	"
Zwieselau	H.G.	"	"	"
Frauenau	H.G.	"	"	"
Klingenbrunn	H.G.	"	"	"
Spiegelau	HG.	"	"	"
Großarmschlag	Hp.	"	"	"
Grafenau	E.	"	"	"

53. Neufahrn b. E. – Straubing.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Neufahrn b. E.	Rgsbg.	Niederb.	Sallach	Regensbg.	Niederb.
Niederlindhart	"	"	Geiselhöring	"	"
Mallersdorf	"	"	Pilling	"	"
Laberweinting	"	"	Straubing	"	"

54. München C.-B.—Regensburg—Wiesau—Hof.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München C.-B.	München	Oberb.	Ergolsbach	Regensbg.	Niederb.
Moosach	"	"	Neufahrn b. Erg.	"	"
Feldmoching	"	"	Steinrain	"	"
Schleißheim	"	"	Eggmühl	"	"
Lohof	"	"	Hagelstadt	"	Oberpf.
Eching	Regensbg.	"	Köfering	"	"
Neufahrn b Fr.	"	"	Obertraublg.	"	"
Pulling b. Fr.	"	"	Regensburg	"	"
Freising	"	"	Walhallastraße	Weiden	"
Marzling	"	"	Wutzelhofen	"	"
Langenbach	"	"	Regenstauf	"	"
Moosburg	"	Niederb.	Ponholz	"	"
Bruckberg	"	"	Haidhof	"	"
Gündlkofen	"	"	Loisnitz	"	"
Landshut	"	"	Klardorf	"	"
Mirskofen	"	"	Schwandorf	"	"
Kläham	"	"	Irrenlohe	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schwarzenfeld	Weiden	Oberpf	Wiesau	Weiden	Oberpf.
Nabburg	"	"	Groschlattengrün	"	"
Pfreimd	"	"	Mkt. Redwitz	"	Oberfr.
Wernberg	"	"	Holenbrunn	"	"
Luhe	"	"	Röslau	"	"
Luhe-Wildenau	"	"	Marktleuthen	"	"
Rothenstadt	"	"	Kirchenlamitz	"	"
Weiden	"	"	Martinlamitz	"	"
Neustadt a. W.V.	"	"	Oberkotzen	Bamberg	"
Windischeschenbach	"	"	Hof	"	"
Reuth b. Erbend.	"	"			

55. Landshut—Neumarkt a. R.—Pfarrkirchen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Landshut	Regensbg.	Niederb.	Neumarkt a. R.	Rosenh.	Oberb.
Achdorf	"	"	Hörbering	Regensburg	"
Götzdorf	"	"	Massing	"	Niederb.
Geisenhausen	"	"	Dietfurt a. Rott	"	"
Höhenberg	"	"	Eggenfelden	"	"
Vilsbiburg	"	"	Hebertsfelden	"	"
Aich	"	"	Kaismühle	"	"
Egglkofen	"	Oberb.	Pfarrkirchen	"	"

56. Pfarrkirchen—Pocking—Passau. Lokalbahn.

Stationen	Betriebsleitung		Oberbahnamt	Kreis
Pfarrkirchen			Regensburg	Niederb.
Anzenkirchen		—	"	"
Birnbach		—	"	"
Bayerbach		—	"	"
Karpfham		—	"	"
Kühnham		—	"	"
Pocking		—	"	"
Rußtorf	P. Hg.	Passau	"	"
Sulzbach a. Inn	P.H.G.	"	"	"
Engertsham	"	"	"	"
Bad-Höhenstadt	"	"	"	"
Fürstenzell	"	"	"	"
Neukirchen Ort	"	"	"	"
Neukirchen a. Inn	P.Hp	"	"	"
Neustift	P.H.G.	"	"	"
Passau		"	"	"

57. Wiesau—Eger.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Wiesau	Weiden	Oberfranken
Mitterteich	"	"
Steinmühle	"	"
Waldsaßen	"	"
Eger	"	Oesterreich

58. Wiesau—Tirschenreuth.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Wiesau	Weiden	Oberpfalz
Tirschenreuth	"	"

59. Weiden—Bayreuth—Neuenmarkt.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Weiden	Weiden	Oberpf.
Parksteinhütten	"	"
Schwarzenb. i. O.	"	"
Pressath	"	"
Trabitz	"	"
Kemnath-Neustadt	"	"
Kirchenlaibach	"	"
Seybothenreuth	Weiden	Obpf.
Stockau	"	"
Bayreuth	"	"
Bindlach	"	"
Harsdorf	"	"
Trebgast	"	"
Neuenm.-Wirsb.	Bambg.	"

60. Furth i. W.—Nürnberg C.-B.—Crailsheim.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Furth i. W.	Weiden	Oberpf.
Arnschwang	"	"
Kothmaißling	"	"
Cham	"	"
Pösing	"	"
Roding	"	"
Neubäu	"	"
Bodenwöhr	"	"
Altenschwand	"	"
Schwandorf	"	"
Irrenlohe	"	"
Freihöls	Nürnberg	"
Hiltersdorf	"	"
Amberg	"	"
Altmannshof	"	"
Rosenberg	"	"
Sulzbach i. Opf.	"	"
Neukirchen b. S.	"	"
Etzelwang	"	"
Hartmannshof	Nürnberg	Mittelf.
Pommelsbrunn	"	"
Hersbruck l. d. P.	"	"
Henfenfeld	"	"
Ottensoos	"	"
Lauf l. d. P.	"	"
Röthenbach b. Lauf	"	"
Laufamholz	"	"
Mögeldorf	"	"
Nürnbg. O.-B.	"	"
Schweinau	"	"
Stein	"	"
Roßstall	"	"
Raitersaich	"	"
Heilsbronn	"	"
Wicklesgreuth	"	"
Sachsen b. Ansb.	"	"
Ansbach	"	"
Leutershausen	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Büchelberg	Nürnberg	Mittelfr.	Schnelldorf	Nürnberg	Mittelf.
Dombühl	"	"	Ellrichshausen	"	Württbg.
Zumhaus	"	"	Crailsheim	Crailsh.	"

61. Pommelsbrunn—Hersbruck r. d. Pegnitz.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Pommelsbrunn	Nürnberg	Mittelfranken
Hersbruck r. d. P.	"	"

62. Holenbrunn—Wunsiedel.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Holenbrunn	Weiden	Oberfranken
Wunsiedel	"	"

63. Neukirchen b. Sulzbach—Weiden.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Neukirch. b. S.	Weiden	Oberpf.	Freihung	Nürnbg.	Oberpf.
Großalbershof	"	"	Röthenbach i. O.	"	"
Schönlind	"	"	Weiherhammer	"	"
Vilseck	"	"	Etzenricht	"	"
Langenbruck	"	"	Weiden	Weiden	"

64. Neustadt a. d. W.-N.—Vohenstrauß. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Neustadt a. d. W.-N.	E.	Vohenstrauß	Weiden	Oberpfalz
St. Felix	Hp.	"	"	"
Störnstein	H.G.	"	"	"
Gailersreuth	Hp.	"	"	"
Floß	H.G.	"	"	"
Haupersreuth	Hp.	"	"	"
Grafenreuth	"	"	"	"
Waldthurn	H.G.	"	"	"
Albesrieth	"	"	"	"
Waldau	Hp.	"	"	"
Vohenstrauß	E.	"	"	"

65. Regensburg—Ingolstadt C.-B.—Augsburg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Regensburg	Regensbg.	Oberpf.	Thaldorf	Ingolstadt	Niederb.
Prüfening	"	"	Abensberg	"	"
Sinzing	Ingolstadt	"	Neustadt a. D.	"	"
Gundelshausen	"	Niederb.	Münchsmünster	"	Oberb.
Abbach	"	"	Vohburg	"	"
Saal a./D.	"	"	Manching	"	"

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Geuderkingen	Ingolst.	Oberb.	Aichach	Ingolst.	Oberb.
Ingolst. C.-B.	„	„	Obergriesbach	„	„
Zuchering	„	„	Dasing	„	„
Pobenhausen	„	Schwab.	Paar	„	„
Niederarnbach	„	Oberb.	Friedberg	„	„
Schrobenhausen	„	„	Hochzoll	Augsburg	„
Hörzhausen	„	„	Augsburg	„	Schwab.
Radersdorf	„	„			

66. Sinzing—Alling.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Sinzing	Ingolstadt	Oberpfalz
Bruckdorf	„	„
Alling	„	„

67. Saal—Kelheim.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Saal	Ingolstadt	Niederbayern
Kelheim	„	„

68. Ingolstadt—Donauwörth—Neuoffingen.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Ingolst. C.-B.	Ingolst.	Oberb.	Tapfheim	Augsbg.	Schwab.
Weichering	„	Schwab.	Blindheim	„	„
Rohrenfeld	„	„	Höchstädt	„	„
Neuburg a. D.	„	„	Steinheim	„	„
Unterhausen	„	„	Dillingen	„	„
Burgheim	„	„	Lauingen	„	„
Rain	„	„	Gundelfingen	„	„
Donauwörth	Augsburg	„	Neuoffingen	„	„

69. München C.-B.—Holzkirchen—Schliersee.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München C.-B.	München	Oberb.	Holzkirchen	München	Oberb.
Mittersendling	„	„	Darching	„	„
Großhesselohe	„	„	Thalham	„	„
Deisenhofen	„	„	Miesbach	„	„
Sauerlach	„	„	Hausham	„	„
Otterfing	„	„	Schliersee	„	„

70. Holzkirchen—Tölz.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Holzkirchen	München	Oberb.	Reigersbeuern	München	Oberb.
Oberwarngau	„	„	Tölz	„	„
Schaftlach	„	„			

71. Holzkirchen — Rosenheim.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Holzkirchen	München	Oberb.	Aibling	Rosenheim	Oberb.
Westerham	Rosenheim	"	Kolbermoor	"	"
Bruckmühl	"	"	Rosenheim	"	"
Heufeld	"	"			

72. München C.-B. — Starnberg — Murnau.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
München C.-B.	München	Oberb.	Tutzing	München	Oberb.
Pasing	"	"	Diemendorf	"	"
Planegg	"	"	Wilzhofen	"	"
Gauting	"	"	Weilheim	"	"
Mühlthal	"	"	Polling	"	"
Starnberg	"	"	Huglfing	"	"
Possenhofen	"	"	Üffing	"	"
Feldafing	"	"	Murnau	"	"

73. Tutzing — Penzberg.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Tutzing	München	Oberb.	Staltach	München	Oberb.
Bernried	"	"	Penzberg	"	"
Seeshaupt	"	"			

74. Weilheim — Peißenberg

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Weilheim	München	Oberbayern
Peißenberg	"	"

75. Nürnberg C.B. – Schnabelwaid — Kirchenlaibach – Eger.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis	Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Nürnbg C.-B.	Nürnbg.	Mittelfr.	Pegnitz	Nürnbg.	Oberfr.
" O.-B.	"	"	Schnabelwaid	"	"
Behringersdorf	"	"	Engelmannsreuth	"	"
Rückersdorf	"	"	Vorbach	"	Oberpfalz
Lauf r. d. P.	"	"	Kirchenlaibach	Weiden	"
Schnaittach	"	"	Immenreuth	"	"
Reichenschwand	"	"	Neusorg	"	"
Hersbruck r. P.	"	"	Waldershof	"	"
Hohenstadt	"	"	Mkt.-Redwitz	"	Oberfr.
Vorra	"	"	Seußen	"	"
Rupprechtstegen	"	"	Arzberg	"	"
Velden	"	"	Schirnding	"	"
Neuhaus a. d. P.	"	Oberpfalz	Mühlbach	"	"
Ranna	"	Oberfr.	Eger	"	Oesterr.
Michelfeld	"	Oberpfalz			

76. Schnabelwaid—Bayreuth.

Stationen	Oberbahnamt	Kreis
Schnabelwaid	Nürnberg	Oberfranken
Kreußen	Weiden	"
Neuenreuth	"	"
Bayreuth	"	"

77. Neusorg—Fichtelberg. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Neusorg	E.	Neusorg	Weiden	Oberpfalz
Ebnath Ort	Hp.	"	"	"
Ebnath	H.G.	"	"	"
Brand i. F.	H.G.	"	"	"
Unterlind	H.G	"	"	Mittelfranken
Mehlmeisl	Hp.	"	"	"
Fichtelberg	H.G.	"	"	Oberfranken

78. Cham—Kötzting—Lam.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Cham	E.	Lam	Weiden	Oberpfalz
Runding	Hp.	"	"	"
Chamerau	Hg.	"	"	"
Miltach	Hg.	"	"	"
Blaibach	Hg.	"	"	"
Pulling	Hp.	"	"	"
Kötzting	Hg.	"	"	"
Zellerthal	Hg.	"	"	"
Grafenwiesen	Hg.	"	"	"
Watzlsteg	Hp.	"	"	"
Hohenwarth	Hg.	"	"	"
Arrach	Hg.	"	"	"
Lam	E.	"	"	"

79. Jossa—Brückenau.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Jossa	E.	(Dienstleistung durch Preußen)	—	Preußen
Altengronau	Hg.		—	"
Zeitlofs	Hg.	Brückenau	Würzburg	Unterfranken
Trübenbrunn	Hp.	"	"	"
Rupboden	H.G.	"	"	"
Eckarts	Hp.	"	"	"
Wernarz	Hp.	"	"	"
Bad Brückenau	Hg.	"	"	"
Sinnthalhof	Hp.	"	"	"
Stadt Brückenau	E.	"	"	"

80. Traunstein—Trostberg. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Traunstein	V.	Trostberg	Rosenheim	Oberbayern
Bad Empfing	Hp.	"	"	"
Nußdorf	Hp.	"	"	"
Matzing	H.G.	"	"	"
Hörpolding	H.G.	"	"	"
St. Georgen	Hp.	"	"	"
Stein a. Traun	H.G.	"	"	"
Altenmarkt	H.G.	"	"	"
Trostberg	E.	"	"	"

81. Forchheim—Höchstadt a. Aisch. Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Forchheim	V.	Ebermannstadt	Bamberg	Oberfranken
Hausen b. Forchheim	H.G.	"	"	"
Heroldsbach	H.G.	"	"	"
Poppendorf	Hp.	"	"	"
Hemhofen	H.G.	"	"	"
Adelsdorf	H.G.	"	"	"
Neuhaus b. H.	H.G.	"	"	"
Gremsdorf	H G.	"	"	"
Höchstadt a. A.	H.G.	"	"	"

82. Haßfurt—Hofheim.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Haßfurt	E.	Haßfurt	Bamberg	Unterfranken
Prappach	Hp.	"	"	"
Königsberg i. Fr.	Hg.	"	"	Coburg
Junkersdorf	Hp.	"	"	Unterfranken
Rügheim	H.G.	"	"	"
Hofheim	H.G.	"	"	"

83. Rentwertshausen—Römhild.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Rentwertshausen		Rentwertshausen	Bamberg	Unterfranken
Queienfeld	Hp.	"	"	"
Wolfmannshausen	Hp.	"	"	"
Westenfeld	Hp.	"	"	"
Haina	Hp.	"	"	"
Römhild	Hg.	"	"	"

84. Günzburg—Krumbach.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Günzburg	E.	Krumbach	Augsburg	Schwaben
Wasserburg a. G.	Hp.	"	"	"
Kleinkötz	H.G.	"	"	"
Hochwang	Hp.	"	"	"
Ichenhausen	H.G.	"	"	"
Ellzee	H.G.	"	"	"
Behlingen	Hp.	"	"	"
Langenhaslach	Hp.	"	"	"
Neuburg a. Kamlach	H.G.	"	"	"
Hirschfelden	Hp.	"	"	"
Billenhausen	H.G.	"	"	"
Krumbach-Hürben	E.	"	"	"

85. Neustadt a. S.—Königshofen i. Grabfeld.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Neustadt a. S.	E.	Bischofsheim v. d. Rh.	(Der Generaldirektion unterstellt.)	Unterfr.
Heustreu	Hp.	"		"
Hollstadt	H.G.	"		"
Taubachsmühle	Hp.	"		"
Wülfershausen	H.G.	"		"
Saal a. Saale	H.G.	"		"
Kleineibstadt	H.G.	"		"
Großeibstadt	H.G.	"		"
Königshofen i. Gr.	H.G.	"		"

86. Kitzingen — Gerolzhofen.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Kitzingen	V.	Gerolzhofen	(Der Generaldirektion unterstellt.)	Unterfranken
Kitzingen-Etwashausen	H.G.	"		"
Reubelshof	Hp.	"		"
Großlangheim	H.G.	"		"
Kleinlangheim	H.G.	"		"
Rüdenhausen-Faunbach	Hp.	"		"
Wiesentheid	H.G.	"		"
Geesdorf	Hp.	"		"
Prichsenstadt	H.G.	"		"
Stadelschwarzach	Hg.	"		"
Järkendorf	Hg.	"		"
Lülsfeld	H.G.	"		"
Frankenwinheim	Hp.	"		"
Gerolzhofen	E.	"		"

87. Grafing—Glonn. Lokalbahn.

Betriebsl.	O.B.A.	Kreis	Betriebsl.	O.B.A.	Kreis
Grafing	Grafing Rosenh.	Oberb.	Adling	Grafing Rosenh.	Oberb.
Taglaching	"	"	Glonn	"	"
Moosach b. G.	"	"			

88. Verbindungsbahnen.

Oberbahamt	Kreis
München	Oberbayern
München Rangirbhf.	München Süd
" "	Mittersendling
" "	Pasing
" "	Allach
" "	Moosach.

Wie heißen die im Betriebe befindlichen Bahnen der Lokalbahnaktiengesellschaft München?

1. Feldabahn (Thüringen),
2. Rosenberg—Weingarten (Württemberg),
3. Sonthofen—Oberstdorf (Bayern),
4. Oberdorf b. B. — Füssen (Bayern),
5. Murnau—Garmisch—Partenkirchen (Bayern),
6. Walhallabahn (Stadtamhof—Donaustauf),
7. Thalkirchen—Wolfratshausen (Isarthalbahn).
8. Fürth—Zirndorf,
9. Regensburg—Donaustauf.

Wie heißen die den einzelnen Oberbahnämtern zugetheilten Routen?

1. Oberbahnamt Augsburg.

1. Augsburg—Nördlingen—Gunzenhausen exklusive.
2. Donauwörth—Neuoffingen.
3. Nördlingen—Grenze.
4. " —Dombühl exkl.
5. Augsburg—Pasing exkl.
6. " —Ulm exkl.
7. " —Buchloe exkl.
8. Günzburg—Krumbach.

2. Oberbahnamt Bamberg.

1. Bamberg—Hof.
2. Hochstadt-M.—Probstzella.
3. Bamberg—Fürth exkl.
4. " —Meiningen.
5. Ebenhausen—Bad-Kissingen
6. Oberndorf-C.-B.—Wernfeld exkl.
7. Oberndorf-C.-B.—Weigolshausen.
8. Neustadt a. S.—Bischofsheim v. d. R.
9. Ludwigsstadt—Lehesten.
10. Erlangen-Gräfenberg.
11. Hof—Naila—Marxgrün.
12. Münchberg—Helmbrechts.
13. Forchheim—Ebermannstadt.
14. " —Höchstadt a. A.
15. Haßfurt—Hofheim.
16. Rentwertshausen—Römhild.

3. Oberbahnamt Ingolstadt.

1. Ingolstadt-C.-B.—Allach inkl.

2. Ingolstadt=C.=B —Pleinfeld exkl.
3. Treuchtlingen—Ansbach exkl.
4. Ingolstadt=C.=B. — Donauwörth exkl.
5. Ingolstadt=C.=B. —Regensburg exkl.
6. Saal—Kelheim.
7. Sinzing—Alling.
8. Ingolstadt=C.=B. —Hochzoll exkl.
9. Kelheim—Donaulände.
10. Eichstätt=Bhf. — Eichstätt=Stadt.

4. Oberbahnamt Kempten.

1. Kempten—Pasing exkl.
2. Biessenhofen—Oberdorf b.B.
3. Buchloe — Memmingen — Württbg.Grenze(Leutkirch).
4. Landsberg—Kaufering.
5. Kempten—Lindau.
6. Immenstadt—Sonthofen.
7. Oberreitnau — Lindau=Rangierbhf.=Lindau.
8. Kempten—Neuulm exkl.
9. Senden—Weißenhorn.
10. Landsberg—Schongau.
11. Hergatz — Württembergische Grenze (Wangen).

5. Oberbahnamt München.

1. München=C.=B. —Simbach.
2. Schwaben—Erding.
3. München=C.=B.—Tölz.
4. Holzkirchen—Schliersee.
5. München=C.=B.—Murnau.
6. Tutzing—Penzberg.
7. Weilheim—Peissenberg.
8. München=C.=B.—München=Ost=Bhf.
9. München=C.=B.—Pasing (Buchloe).
10. München=C.=B. — Pasing (Augsburg).
11. München=C.=B.—Lohhof.
12. „ „ —Allach exkl.
13. Verbindungsbahnen.

6. Oberbahnamt Nürnberg.

1. Nürnberg—Feucht.
2. Nürnberg—Irrenlohe exkl.
3. Nördling. exkl.—Dombühl.
4. Nürnbg.—Gunzenhaus. exkl.
5. Georgensgmünd—Spalt.
6. Nürnbg.—Grenze (Crailsh.)
7. Nürnbg.—Kirchenlaibch.exkl.
8. Hersbruck r.d.P.—Pommelsbrunn.
9. Nürnbg. —Fürth(Bamberg).
10. „ „ (Würzbg.)
11. Roth—Greding.
12. Feucht=Altdorf.
13. Feucht—Wendelstein.

7. Oberbahnamt Regensburg.

1. Regensburg—Lohhof exkl.
2. Neufahrn b. E.—Straubing.
3. Landshut—Neumarkt a. R. Pfarrkirchen.
4. Pfarrkirchen—Pocking.
5. Landshut—Pilsting exkl.
6. Regensburg—Passau.
7. Sünching—Geiselhöring.
8. Passau—Donaulände.
9. Regensburg—Feucht exkl.
10. Regensburg—Donaulände.
11. Feucht—Wendelstein.
12. Neumarkt i. O. — Beilngries
13. Greißlbach—Freystadt.
14. Passau—Freyung.

8. Oberbahnamt Rosenheim.

1. Rosenheim—München=O.=B. exkl.
2. Rosenheim—Salzburg.
3. Prien—Aschau.

4. Freilassing — Bad-Reichenhall.
5. Rosenheim—Kufstein.
6. „ — Holzkirchen exkl.
7. „ Mühldorf exkl.
8. Mühldorf exkl. — Plattling exkl.
9. Landau a. J.—Pilsting.
10. Plattling exkl.—Eisenstein.
11. Uebersee—Marquartstein.
12. Bad-Reichenh.—Berchtesgd.
13. Freilassing—Laufen.
14. Zwiesel – Grafenau.
15. Traunstein—Trostberg.
16. Grafing—Glonn.

9. Oberbahnamt Weiden.

1. Weiden – Regensburg exkl.
2. Schwandorf—Irrenlohe.
3. „ —Furth i. W.
4. Weiden—Neuenmarkt Wirsberg exkl.
5. Weiden—Oberkotzau exkl.
6. Wiesau—Tirschenreuth.
7. Holenbrunn—Wunsiedel.
8. Wiesau – Eger.
9. Eger—Oberkotzau exkl.
10. Kirchenlaibach—Eger.
11. Bayreuth—Schnabelwaid exkl.
12. Neustadt a. W. N.—Vohenstrauß.
13. Neukirchen exkl. — Weiden.
14. Neusorg—Fichtelberg.
15. Cham—Kötzting-Lam.

10. Oberbahnamt Würzburg.

1. Würzburg—Aschaffenburg.
2. Gemünden—Wernfeld.
3. Lohr—Wertheim.
4. Aschaffenburg—Amorbach.
5. Würzburg — Weigoldshausen exkl.
6. Würzburg—Ansbach exkl.
7. Steinach—Rothenburg o. T.
8. Würzburg—Fürth exkl.
9. Neustadt a. A.—Windsheim.
10. Siegelsdorf—Langenzenn.
11. Gemünden—Hammelburg.
12. Jossa—Brückenau.

Wie heißen die bayerischen Uebergangsstationen und die Anschlußbahnen?

1.	Kufstein	Oesterreichische Südbahn.
2.	Salzburg	kk. „ Staatsbahn.
3.	Simbach	„ „ „
4.	Passau	„ „ „
5.	Eisenstein	„ „ „
6.	Furth i. W. . .	böhmische Westbahn.
7.	Eger	a) sächsische Staatsbahn; b) Buschtehrader Bahn; c) kk. österreichische Staatsbahn;
8.	Asch	Asch-Roßbacher Lokalbahn (österr.);
9.	Franzensbad . . .	a) Sächsische Staatsbahn; b) Buschtehrader Bahn;
10.	Hof	Sächsische Staatsbahn;
11.	Probstzella . . .	Preußische Staatseisenbahn D. B. Erfurt.
12.	Lichtenfels . . .	Werrabahn.
13.	Ritschenhausen . .	Preußische Staatseisenbahn D. B. Erfurt.

14. Meiningen . . .		Werrabahn.
15. Gemünden . . .		Preußische Staatseisenbahn D. B. Frankfurt a. M.
16. Aschaffenburg . .		Hessische Ludwigsbahn.
17. Wertheim		Badische Staatseisenbahn.
18. Würzburg		" "
19. Crailsheim . . .		Württemb. "
20. Nördlingen . . .		" "
21. Ulm		" "
22. Memmingen . .		" "
23. Hergatz		" "
24. Lindau		Oesterreich. " (Vorarlberg)
25. Sonthofen	Lokalbahn-Aktiengesellschaft München	Sonthofen—Oberstdorferbahn.
26. Murnau		Murnau—Garmisch—Partenkirchener-Bahn.
27. Schaftlach . . .		Schaftlach—Gmunder-Eisenbahn. (Privatgesellschaft.)
28. Oberdorf		Oberdorf b. B. — Füßen (Lokalbahn-Aktiengesellschaft München).
29. Gotteszell		Lokalbahn Gotteszell—Viechtach. (Privatgesellschaft.)
30. Deggendorf . . .		Lokalbahn Deggendorf—Metten. (Privatgesellschaft.)
31. München Südbhf.		München Südbhf.—Wolfrathshausen (Lokalbahn-Aktiengesellschaft München).
32. Fürth		Fürth—Kadolzburg. (Privatgesellschaft.)

Welche Stationen der k. b. Staats-Eisenbahnen liegen auf nicht bayerischem Gebiete?

Auf nicht bayerischem Gebiete liegen die nachfolgenden Stationen der k. b. Staats-Eisenbahnen:

Rentwertshausen, Ritschenhausen, Meiningen, Probstzella, Lehesten, Asch, Haslau, Antonienhöhe, Franzensbad, Eger, Mühlbach, Salzburg, Kufstein, Wertheim, Altengernau, Jossa und Königsberg i. Fr.

Welches sind die Hauptdurchgangslinien von Bayern und welche größere Orte liegen an denselben?

a) von Osten nach dem Westen;
b) von Süden nach dem Norden?

Die Hauptdurchgangslinien von Osten nach dem Westen Bayerns sind:

1. **Simbach—München—Ulm:** Neuötting, Mühldorf, München, Augsburg, Günzburg, Neuulm.

(Salzburg—München—Ulm: Freilassing [Abzweigung nach Reichenhall und Berchtesgaden], Traunstein, Prien [Station für den Chiemsee], Rosenheim, München ꝛc. wie vor.)

2. Passau—Nürnberg—Aschaffenburg: Vilshofen, Osterhofen, Plattling, Straubing, Regensburg, Neumarkt i. Oberpf., Nürnberg, Fürth, Neustadt a. Aisch, Kitzingen, Würzburg, Gemünden, Lohr a. M.

3. Furth W.—Nürnberg—Aschaffenburg: Cham, Schwandorf, Amberg, Neukirchen, Nürnberg ꝛc. wie bei Nr. 2.

4. Furth W.—Nürnberg—Crailsheim: bis Nürnberg wie bei Nr. 3, Ansbach Dombühl.

5 Eger—Würzburg—Aschaffenburg: Franzensbad, Asch, Oberkotzau, Neuenmarkt, Kulmbach, Hochstadt, Lichtenfels, Bamberg, Haßfurt, Schweinfurt, Würzburg, Gemünden, Lohr a. M., kürzeste Linie für den Güterverkehr statt Würzburg-Gemünden-Weigolshausen-Gemünden, für den Personenverkehr jedoch Eger-Nürnberg-Würzburg ꝛc.

6. Salzburg oder Simbach—München—Memmingen oder Lindau: bis München wie bei Nr. 1, dann Bruck, Grafrath (Station für den Ammersee), Buchloe, Kaufbeuren, Günzach, Kempten, Immenstadt, bezw. Buchloe—Mindelheim—Memmingen.

Die Hauptdurchgangslinien von Süden nach dem Norden sind:

1. Lindau—Aschaffenburg: Immenstadt, Kempten, Günzach, Kaufbeuren, Buchloe, Bobingen, Augsburg, Donauwörth, Nördlingen, Gunzenhausen, Ansbach, Uffenheim, Marktbreit, Ochsenfurt, Heidingsfeld, Würzburg, Gemünden, Lohr a. M.

2. Lindau—Furth W. bis Augsburg wie bei Nr. 1, dann: Friedberg, Aichach, Schrobenhausen, Ingolstadt, Neustadt a. D., Abensberg, Regensburg, Regenstauf, Schwandorf, Bodenwöhr und Cham.

3. Lindau—Probstzella oder Ritschenhausen: bis Gunzenhausen wie bei Nr. 1, dann Pleinfeld, Schwabach, Nürnberg, Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg, Staffelstein, Lichtenfels, Hochstadt, Kronach, Ludwigsstadt, oder: bis Würzburg, wie bei Nr. 1, dann: Seligenstadt, Weigolshausen, Schweinfurt C.-Bhf., Münnerstadt, Neustadt, Mellrichstadt.

4. Lindau—Hof: bis Schwandorf wie Nr. 2, dann: Nabburg, Pfreimd, Weiden, Wiesau, Marktredwitz, Oberkotzau.

5. Kufstein—Aschaffenburg: Rosenheim, Grafing, München, Ingolstadt, Treuchtlingen, Gunzenhausen, Ansbach, Uffenheim, Marktbreit, Ochsenfurt, Würzburg, Karlstadt, Gemünden, Lohr.

6. Kufstein — Probstzella: bis Treuchtlingen wie bei Nr. 5, dann Weißenburg a. S., Ellingen, Pleinfeld, Schwabach, Nürnberg, Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg, Lichtenfels, Hochstadt, Kronach.
7. Kufstein — Hof oder Eger: Kufstein, Rosenheim, Wasserburg, Mühldorf, Neumarkt R., Vilsbiburg, Landshut, Regensburg, Schwandorf, Weiden, Wiesau, Marktredwitz, Oberkotzau, Hof oder Waldsassen, Eger.
8. Kufstein — Eisenstein: bis Neumarkt R. wie vor, Frontenhausen, Landau a. J., Plattling, Gotteszell, Zwiesel.

Ist der kürzeste Weg für den Transport in Bayern immer entscheidend?

Nein; denn in einzelnen Fällen entscheiden die direkten Zugsverbindungen.

So z. B. werden Güterwagen auf der Strecke Kufstein — Hof bezw. Eger über München geleitet, anstatt laut Instradirung, also gemäß der kürzeren Entfernung = via Rosenheim—Mühldorf. Der längere Weg wird durch bessere Anschlüsse ausgeglichen, mithin ist auch nicht immer der geographisch kürzeste Weg der für eine rasche Beförderung zweckdienliche.

Im Personenverkehr fallen die Anschlüsse noch mehr in's Gewicht als beim Güterverkehr und entscheidet sohin mehr das Studium des Fahrplanes als das der Karte.

An welchen Eisenbahnstationen steht **Deutschland** mit **fremden** Verwaltungen in direkter Schienenverbindung und wie heißen die anschließenden Bahnen?

1.	Kufstein	Oesterreichische Südbahn,
2.	Salzburg	kk. österreichische Staatsbahn,
3.	Simbach	" " "
4.	Passau	" " "
5.	Eisenstein	" " "
6.	Furth i. W. . . .	Böhmische Westbahn,
7.	Eger	a) Buschtehrader Bahn,
		b) kk. österr. Staatsbahn (KFJB.),
8.	Franzensbad . . .	Buschtehrader Bahn,
9.	Klingenthal . . .	" "
10.	Weipert	" "
11.	Reitzenhain	" "
12.	Moldau	kk. österreichische Staatsbahn,
13.	Bodenbach	a) Böhmische Nordbahn,
		b) Dux—Bodenbacher Bahn
		c) österr.-ung. Staatseisenbahngesellsch.

14.	Tetschen	a) Böhmische Nordbahn, b) Oesterreichische Nordwestbahn,
15.	Ebersbach-Georgswalde	Böhmische Nordbahn,
16.	Warnsdorf	" "
17.	Reichenberg . . .	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bezw. österr. Nordwestbahn,
18.	Seidenberg . . .	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bezw. österr. Nordwestbahn,
19.	Liebau	Oesterreichische Nordwestbahn,
20.	Halbstadt	Oesterr.-ung. Staatseisenbahngesellsch.
21.	Mittelsteine . . .	" " "
22.	Mittelwalde . . .	Oesterreichische Nordwestbahn,
23.	Ziegenhals	a) Mährisch-Schlesische Centralbahn, b) kk. österreichische Staatsbahn,
24.	Jägerndorf . . .	Mährisch-Schlesische Centralbahn,
25.	Oderberg	a) Kaschau-Oderberger Eisenbahn, b) Kaiser Ferdinand-Nordbahn,
26.	Dziedita	Kaiser-Ferdinand-Nordbahn,
27.	Oswiecim	a) Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, b) kk. österreichische Staatsbahn,
28.	Myslowitz	Kaiser-Ferdinand-Nordbahn,
29.	Schoppinitz	Russische Staatsbahn (Warschau-Wiener ꝛc. Bromberger Bahn),
30.	Sosnovice	Russische Staatsbahn,
31.	Kempen	Breslau-Warschauer Bahn,
32.	Oels	" " "
33.	Deutsch-Eylau . .	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
34.	Illowo	" " "
35.	Ottlotschin-Alexandrowo	Warschau-Wiener Eisenbahn,
36.	Marienburg . . .	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
37.	Prostken	Russische Südwestbahn,
38.	Eydtkuhnen . . .	St. Petersburg-Warschauer Bahn,
39.	Vamdrup	Jütisch-Fünen'sche Eisenbahn,
40.	Neu-Schanz . . .	Niederländische Staatsbahn,
41.	Salzbergen . . .	" "
42.	Enschede—Gronau .	" "
43.	Winterswyck . . .	Holländische Eisenbahn,
44.	Emmerich	Niederländische Rheinbahn,
45.	Cleve	Holländische Eisenbahngesellschaft,
46.	Nymwegen	Niederländische Staatsbahn,
47.	Goch	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn,
48.	Zevenar	Niederländische Rheinbahn,
49.	Venlo	Niederländische Staatsbahn,

50. Dalheim (Vlodrop) .	Grand-Central-Belge,
51. Aachen	" " "
52. Herbesthal	Belgische Staatsbahn,
53. Wasserbillig . . .	Luxemburgische Wilhelm-Eisenbahn (v. den deutschen Reichsbahnen betrieben),
54. Fentsch	Chemin de fer de l'Est,
55. Amannweiler . . .	" " " " "
56. Novéant	" " " " "
57. Chambreu	" " " " "
58. Bettingen	Belgische Staatsbahn,
59. Ulflingen	" "
60. Moncel	Chemin de fer de l'Est,
61. Avricourt	" " " " "
62. Petit Croix-Altmünsterol	" " " " "
63. Kanterbach	Prinz-Heinrich-Bahn in Luxemburg,
64. Diekirch	" " " " "
65. Esch	" " " " "
66. Ettelbrück	" " " " "
67. Basel	a) Schweizer Centralbahn, b) Jura-Luzerner Bahn, c) Schweizer Nordwestbahn,
68. Waldshut . . .	Schweizer Nordostbahn,
69. Schaffhausen . . .	" "
70. Singen	" "
71. Konstanz	" "
72. Lindau	Oesterr Staatsbahn (Vorarlberg).

Welches sind die direkten Anschlußpunkte an die benachbarten fremden Telegraphenlinien?

a) vom diesseitigen Bayern:

gegen Oesterreich:	Selb, Passau, Simbach a. Inn, Salzburg, Kufstein, Kreuth Bad, Füssen, Lindau,
gegen Schweiz:	Lindau,
gegen Württemberg:	Lindau, Kellmünz, Neu-Ulm, Nördlingen, Schnelldorf, Röttingen,
gegen Reichstelegr.-Gebiet:	Kirchheim i. Unterfr., Kreuzwertheim, Amorbach, Stockstadt, Kahl, Zeitlofs, Bischofsheim, Fladungen, Mellrichstadt, Seßlach, Lichtenfels, Ludwigsstadt, Hof.

b) von der Rheinpfalz:

gegen Reichstelegr.-Gebiet:	Obermoschel, Ebernburg, Morschheim, Bobenheim, Ludwigshafen a. Rh., Maximiliansau, Kapsweyer, Hornbach, Schaidt.

c) hauptsächliche Anschlußpunkte an benachbarte europäische Staaten:

gegen Dänemark:	Hadersleben, Kolding, Alsen, Fünen,
gegen Norwegen:	Hoyer, Arendal,
gegen Schweden:	Arkona, Trelleborg,
gegen Rußland:	Pollangen b. Memel, Eydtkuhnen, Thorn, Ostrowo, Myslowitz,
gegen Oesterreich:	Myslowitz, Oderberg, Ziegenhals, Hirschberg, Seidenberg, Zittau, Schandau, Annaberg und bayerische, wie üben,
gegen Schweiz:	Lindau, Friedrichshafen, Constanz, Basel,
gegen Frankreich:	Altmünsterol, Weßerling, Markirch, Deutsch-Avricourt, Chambreux, Metz, Diedenhofen,
gegen Luxemburg:	Diedenhofen, Conz b. Trier,
gegen Belgien:	Malmedy, Eupen, Herbesthal,
gegen Niederlande:	Aachen, Kaltenkirchen, Cleve-Emmerich, Gronau, Beuthen, Lingen, Leer,
gegen Großbritanien:	über Emden, über Insel Norderney nach Loweslost Kabel von Emden über Borkum.
Direkte Verbindung nach Amerika:	Kabel Emden—Valentia.

Wie heißen die deutschen Eisenbahnverwaltungen und wo befinden sich die Verwaltungssitze derselben?

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Aachen—Mastrichter E. (Betrieb führt Grand Central Belge)	Bruxelles
Altdamm-Colberger Eisenbahn	Stettin
Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn	Altona
Badische Staatseisenbahnen	Karlsruhe
Bayerische Staatseisenbahnen	München
Bockeraer Kohlenbahn	Bockera
Braunschweigische Landeseisenbahn	Braunschwg. ist d. prß.E.-D.-B.Magdebg einverl.)

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Breslau—Warschauer Eisenbahn	Oels
Bröltalbahn	Hennef a. Sieg
Crefelder Eisenbahn	Crefeld
Cronberger Eisenbahn	Cronberg
Dahme—Uckroer Eisenbahn	Dahme
Deutsch-Nordischer Lloyd	Rostock
Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn	Dortmund
Eckernförde—Kappeln Schmalspurbahn	Eckernförde
Eisenberg—Crossener Eisenbahn	Eisenberg
Eisern—Siegener Eisenbahn	Siegen
Eisfeld—Unterneubruner Eisenbahn	Hildburghausen
Elsaß—Lothringische u. Luxemburgische Wilhelmsbahn.	Straßburg i. Elsaß
Ermsthalbahn	Urach (von der k. württemberg. Staatseisenbahn betrieben)
Eutin—Lübecker Eisenbahn	Lübeck
Feldabahn	Dernbach in Sachsen-Meiningen.
Filderbahn	Stuttgart (v. d. k. württemberg. Staatseisenbahn betrieben)
Frankfurter Gütereisenbahn	Breslau
Georg—Marienhütten Eisenbahn	Osnabrück
Gernrode—Harzgerode Eisenbahn	Ballenstedt
Goldbeck—Giesenlage Eisenbahn	Iden
Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn	Blankenburg a. H.
Hessische Ludwigsbahn	Mainz
Hildburghausen—Heldburger Bahn	Hildburghausen
Hoyaer Eisenbahn	Hoya
Kaysersberger Thalbahn	Colmar i. Elsaß
Kerkerbachbahn	Limburg a. L.
Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenb.	Kiel
Kirchheimer Eisenbahn	Kirchheim u. T. (von der k. württemb. Staatseisenbahn betrieben)
Königsberg—Cranzer Eisenbahn	Königsberg i. Pr.
Kreis-Eisenbahn Flensburg—Kappeln	Flensburg
Kreis Altenaer Schmalspurbahn	Lüdenscheid
Lokalbahn-Aktiengesellschaft München	München

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Lokalbahn-Aktiengesellschaft Gotteszell-Viechtach	Viechtach
Ludwigsbahn (Nürnberg—Fürth)	Nürnberg
Lübeck—Büchener Eisenbahn	Lübeck
Main—Neckar Eisenbahn	Darmstadt
Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn	Danzig
Mechernicher Bergwerksbahn	Mechernich
Meklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	Schwerin
Militärbahn Preußische-	Berlin
Mülhausen—Ensisheim—Wittenheimer Straßenbahn	Mülhausen in Elsaß
Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn (Deutsch-Nordischer Lloyd)	Rostock
Niederwaldbahn	Rüdesheim
Oberhessische Eisenbahnen	Gießen
Oldenburgische Staatseisenbahnen	Oldenburg
Ostpreußische Südbahn	Königsberg in Preußen
Paulinenaue—Neuruppiner Eisenbahn	Neuruppin
Peine—Ilseder Eisenbahn	Gr. Ilsede.
Pfälzische Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rhein
Pfalzburger Straßenbahn	Pfalzburg
Preußische Staatseisenbahnen:	
Direktions-Bezirk Altona	Altona
" Berlin	Berlin
" Breslau	Breslau
" Bromberg	Bromberg
" Elberfeld	Elberfeld
" Erfurt	Erfurt
" Frankfurt a. Main	Frankfurt a. M. (Sachsh.)
" Hannover	Hannover
" Köln linksrheinischer	Köln
" Köln rechtsrheinischer	Köln
" Magdeburg	Magdeburg
Rhene-Diemelthalbahn	Siegen
Saalbahn	Jena
Sächsische Staatseisenbahnen	Dresden
Schaftlach—Gmunder Eisenbahn	Gmund
Schleswig—Angeler Eisenbahn	Schleswig
Sekundärbahnen (H. Bachstein)	Berlin
Arnstadt—Ichtershausener Eisenbahn	"

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Friedrichrodaer Eisenbahn	Berlin
Glasow—Berlinchener Eisenbahn	"
Hessische Sekundärbahn	"
Darmstadt—Eberstadt	"
Darmstadt Griesheim	"
Worms—Offstein	"
Hohenebra—Ebelebener Eisenbahn	"
Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbh.	"
Mannheim—Weinheimer Eisenbahn	"
Mecklenburgische Südbahn	"
Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn	"
Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn	"
Parchim—Ludwigluster Eisenbahn	"
Priegnitzer Eisenbahn	"
Ruhlaer Eisenbahn	"
Stargard—Cüstriner Eisenbahn	"
Weimar — Berka — Blankenhainer Eisenbahn	"
Wittenberge—Perleberger Eisenbahn	"
Stendal—Tangermünder Eisenbahn	Tangermünde
Straßburger Straßenbahnen	Straßburg i. Elsaß
Warstein—Lippstadter Eisenbahn	Lippstadt
Wermelskirchen—Burg	Wermelskirchen
Weimar—Geraer Eisenbahn	Weimar
Weimar - Rastenberger Eisenbahn	Buttelstedt
Weingarten—Ravensburg	Ravensburg
Werrabahn	Meiningen
Württembergische Staatseisenbahnen	Stuttgart
Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn	Finsterwalde.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Berlin?

1. München, Regensburg, Hof, Leipzig, Berlin.
2. München, Bamberg, Hof, Leipzig, Berlin.
3. München, Bamberg, Probstzella, Zeitz, Halle, Berlin.
4. desgl. Probstzella, Zeitz, Leipzig, Berlin.
5. Probstzella, Großheringen, Halle, Berlin (schnellste Verbindungen).

Welche direkten Routen gibt es von München nach Hamburg?

1. München, Regensburg (oder Bamberg, Hof) Hof, Leipzig, Berlin, Hamburg oder

Halle, Magdeburg, Hamburg.

2. München, Nürnberg, Bamberg, Probstzella, Halle, Magdeburg, Hamburg via Stendal oder Uelzen.

3. München, Treuchtlingen, Ansbach, Würzburg, Gemünden, Elm, Bebra, Hannover, Celle, Harburg, Hamburg oder

Würzburg, Gemünden, Aschaffenburg, Frankfurt a. M., Kassel, Hannover ꝛc.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Brüssel?

München, Treuchtlingen, Würzburg, Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz, Köln, Aachen, Brüssel.

Welche direkten Routen gibt es von München nach London?

1. München, Treuchtlingen, Würzburg, Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz, Bingen, Köln, Aachen, Brüssel, Ostende, London (über Dover). (Neu eingelegter Orientzug.)

2. (bis Köln gleich), ab Köln, Vlissingen, Queenborough, London, oder ab Köln, Rotterdam, Harwich, London, oder München, Stuttgart, Straßburg, Avricourt, Nancy, Epernay, Paris, Calais, Dover, London (Orientzugverbindung.)

3. München, Lindau, Zürich, Basel, Belfort, Paris, Calais, Dover, London.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Paris?

1. München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg, Avricourt, Nancy, Frouard, Paris (Lauf des Orientexpreßzuges).

2. München, Lindau, Zürich, Basel, Belfort, Petit croix Frontière, Paris.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Rom?

München, Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Franzensfeste, Bozen, Ala, Verona, Florenz, Rom, oder

München, Lindau, Romanshorn, Zürich, St. Gotthard, Mailand, Bologna, Florenz, Foligno oder Orte, Rom.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Lausanne?

München, Kempten, Lindau, Zürich, Aarau, Bern, Lausanne, oder Olten, Biel, Neuveville, Lausanne.

Welche direkten Routen gibt es von München nach Konstantinopel?

München, Rosenheim, Salzburg, Linz, Wien, Budapest, Verciorova oder Predeal, Bukarest, Giurgevo, Rustschuk, Varna, von da mittelst Lloyddampfer bis Konstantinopel, oder

Budapest, Belgrad, Nisch, Zaribrod, Konstantinopel. (Der Orientexpreßzug geht über Simbach, Linz, Wien, Budapest ꝛc.)

Welche direkte Verbindung besteht zwischen Paris und Konstantinopel unter Berührung der k. b. Staatseisenbahnen?

Paris, Avricourt, Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Simbach, Linz, Wien, Budapest, Belgrad, Nisch, Zaribrod, Sofia, Konstantinopel.

Welche direkte Verbindung besteht zwischen St. Petersburg und Paris?

Petersburg, Eydtkuhnen, Berlin, Halle, Erfurt, Ritschenhausen, Würzburg (Aschaffenburg) oder Bebra, Frankfurt a. M.; von hier entweder Bingen, Metz, Noveant, Paris (Lauf des direkten Schnellzuges Darmstadt bezw. Frankfurt, Paris), oder

Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, oder

Heilbronn, Bietigheim, Bruchsal, Karlsruhe, Straßburg, Avricourt, Paris.

Alle diese Wege sind selbstredend Umwege; die kürzeste Verbindung ist folgende: Berlin, Hannover, Köln, Belgische Grenze, Liège, Erquelines, Paris (unter Benützung der direkten Routen: St. Petersburg, Berlin; Berlin, Brüssel; Brüssel, Paris).

Welche direkte Verbindung besteht zwischen Marseille und Konstantinopel?

Marseille, Lyon, Genf, Lausanne, Bern, Aarau, Zürich, Lindau, Kempten, München, Rosenheim, Salzburg (oder Zürich, Wallensee, Sargans, Buchs, Arlberg, Innsbruck, Bischofshofen, Salzburg), Linz, Wien, Budapest, Belgrad, Konstantinopel.

Welche direkte Verbindung besteht zwischen St. Petersburg und Neapel?

Petersburg, Eydtkuhnen, Berlin, Leipzig, Hof, Regensburg, München, Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Franzensfeste, Bozen, Ala, Verona, Florenz, Rom, Neapel.

Welche direkte Verbindung besteht zwischen London und Konstantinopel?

London (über Dover), Ostende, Brüssel, Aachen, Köln, Mainz, Darmstadt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest, Belgrad, Nisch, Sofia, Konstantinopel, oder

London, Dover, Calais, Paris, Epernay, Nancy, Avricourt, Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, München, Simbach, Wels, Linz, Wien, Bruck a. Leitha, Budapest, Belgrad, Nisch, Sofia, Konstantinopel. (Auf beiden Routen bestehen Orientexpreßzüge).

Welche direkte Verbindung besteht zwischen Kopenhagen und Genua?

Kopenhagen, Gjedser a. Falster, Lalendorf, Berlin, Regensburg, München, Kufstein, Brenner, Ala, Verona, Mailand, Genua, oder

München, Lindau, Gotthard, Chiasso, Mailand, Genua.

Welche direkte Verbindung besteht zwischen München Ctrl.-B. über Madrid nach Lissabon?

München, Lindau, Zürich, Olten, Bern, Lausanne, Genf, Lyon, Nymes, Barcelona, Zaragoza, Madrid, Lissabon.

Welche direkte Verbindung besteht außerdem noch zwischen Lissabon und München?

Lissabon, Madrid, Irun, Paris, Avricourt, Straßburg, Stuttgart, München.

Welche Schienenwege gibt es über die Alpen und welche Länder werden durch dieselben verbunden?

Diese Schienenwege tragen fast durchgehendst den Charakter der vertikalen Richtung Nord nach Süd; von Osten aus genommen folgen sie nachstehend:

1. Die Eisenbahn über den Semmering verbindet Oesterreich mit Italien und dem Küstenland der Adria, zunächst als Verbindung Wien—Steiermark—Krain—Triest hergestellt, führt diese

Linie nun durch Ausbau der sogenannten Predilbahn via Pontebba direkt auch nach Venedig via Bruck a. Mur—Villach—Tarvis—Pontebba.

2. Die Eisenbahn über den Brenner verbindet Oesterreich-Tirol mit Italien (Verona).

3. Die Eisenbahn durch den St. Gotthard verbindet die Schweiz mit Italien (Chiassao oder Luino mit Mailand und der Lombardei).

4. Die Eisenbahn durch den Mont-Cenis verbindet Frankreich mit Italien (Genf – Savoyen – Modane—Turin).

5. Die als Querdiagonale durch die Alpen gezogene Arlbergbahn verbindet Tirol mit Vorarlberg bezw. Oesterreich mit der Schweiz und Frankreich.

6. Anschließend an die Arlbergbahn die Giselabahn bis Bischofshofen mit ihrer Fortsetzung über Selzthal, St. Michael (das Gesäuße) nach Leoben, in Bruck a. M in die Wien—Triester Linie und in Leoben in die Wien—Venediger Linie mündend.

7. Fast parallel mit dieser Linie und getrennt von ihr durch den mächtigen Gebirgsstock der Tauern die Pusterthallinie, Franzensfeste von der Kufstein – Brenner—Italienischen Linie abzweigend, das Pusterthal hindurch über Toblach im Drau-Gebiete nach Marburg, daselbst in die Wien—Triester Linie einmündend, sowie in Villach in die Prediler Linie Wien—Venedig.

Welches ist der direkte Eisenbahnweg von München nach Athen?

München, Kufstein, Innsbruck, Brenner, Brixen, Ala, Verona, Modena, Bologna, Ancona, Foggia, Brindisi und von hier zu Schiffe nach Athen, oder

von Brindisi nach Patras zu Schiff und von da wieder per Bahn nach Athen

Eine häufig benutzte Route ist auch via Triest, Adria und Jonisches Meer.

Wie reist man am besten von München nach Christiania?

München, Regensburg, Hof, Leipzig, Berlin, von Berlin nach Warnemünde, per Schiff nach Gjedser, von hier per Bahn über die Insel Falster, per Schiff nach Nykjöbing auf Seeland, per Bahn über Röskilde nach Kopenhagen, Helsingborg, Gothenburg, Christiania, oder

von Berlin nach Hamburg, Vamdrup, Frederikshavn, Gothenburg, Christiania, oder

ab Hamburg per Dampfer über Christiansand.

Welche Eisenbahnwege gibt es von München nach Genua?

1. München, Kufstein, Innsbruck, Brenner, Bozen, Ala, Verona, Mailand über Alessandria oder Tortona nach Genua.

2. München, Lindau, Romanshorn, Zürich, Luzern, Rothkreuz, St. Gotthard, Bellinzona, Chiasso, Mailand über Alessandria oder Tortona nach Genua.

Welche Eisenbahnwege gibt es von München nach Moskau?

München, Leipzig, Berlin, Küstrin, Kreuz, Schneidemühl, Bromberg, Thorn (oder Leipzig, Eilenburg, Cottbus, Guben, Posen, Thorn), Alexandrowo, Skirnevice, Warschau, Brest-Litewsk, Minsk, Smolensk, Moskau, auch

München, Simbach (Salzburg), Wien, Oderberg, Granica, Warschau, Litewsk, Minsk, Smolensk, Moskau, ferner

über Berlin, Königsberg, Wirballen, Wilna, Minsk, Smolensk nach Moskau und dann

über Berlin, Königsberg, Wirballen, Wilna, Dünaburg, St. Petersburg, oder Dünaburg, Smolensk, Moskau und

über Berlin Breslau, Sosnowice, Warschau, Brest-Litewsk, Minsk, Smolensk, Moskau.

Welche Eisenbahnwege gibt es von München nach St. Petersburg?

München, Leipzig, Berlin, Königsberg, Wirballen, Wilna, Dünaburg, St. Petersburg, oder

ab Berlin über Frankfurt a. O., Posen, oder Leipzig, Eilenburg, Guben, Posen direkt, Thorn, Allenstein, Insterburg, Wirballen, Dünaburg, St. Petersburg, oder

München, Salzburg, Wien, Lundenburg, Oderberg, Skirnevice, Warschau, Landwarawo, Wilna, St. Petersburg.

Welchen direkten Eisenbahnweg gibt es zwischen München und Breslau?

München, Regensburg, Hof, Reichenbach, Chemnitz, Dresden, Görlitz, Liegnitz, Breslau.

Zwei Reisende, der eine in Eger, der andere in Linz, verabreden sich zur internationalen Kunstausstellung nach Paris zu reisen. Sie wählen ab Eger bezw. Linz die direkte Reiseroute und wollen unterwegs zusammentreffen.

Welche Bahnstrecken werden sie durchfahren, welche Uebergangspunkte passiren, welche Hauptstationen

berühren, wo wird der Treffpunkt sein und welchen Weg werden sie gemeinschaftlich zurück-legen?

Der Reisende in Eger wird über Markt-Redwitz, Kirchenlaibach, Schnabelwaid, Nürnberg, Ansbach, Crailsheim nach Stuttgart reisen und dort mit seinem über Salzburg, München, Augsburg, Ulm von Linz kommenden Reisegefährten zusammentreffen.

Der Reisende von Eger passirt zunächst die Uebergangsstation Crailsheim; jener von Linz Salzburg und Ulm.

Als Hauptstationen wären bis Stuttgart zu nennen: Nürnberg und Ansbach und bezw München und Augsburg.

Der gemeinschaftliche Reiseweg ab Stuttgart führt über Karlsruhe, Straßburg, Nancy, Frouard nach Paris.

Als Uebergangspunkte wären hier noch zu nennen: Mühlacker (Anschluß an die badische Bahn), Straßburg, bezw. Appenweier (Anschluß an die elsaß-lothringischen Bahnen), Avricourt (Anschluß an die französische Ostbahn).

Hauptstationen werden noch berührt: Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg, Nancy, Chalons s. Marne, Epernay.

Ein Beamter der k. b. Staatseisenbahnen, welcher auf einer Inspektionsreise die sämmtlichen Oberbahnamtssitze zu besuchen hat, beabsichtigt seine Reise in der Art auszuführen, daß er von München aus der Reihe nach sämmtliche Oberbahnamtssitze berührt, ohne eine Bahnstrecke zweimal zu durchfahren.

Wie wird er reisen?

Die Reise wäre folgendermaßen auszuführen:

Von München über Grafing nach Rosenheim.

Von Rosenheim über Mühldorf—Neumarkt a. R.—Landshut nach Regensburg.

Von Regensburg über Schwandorf nach Weiden, von Weiden über Kirchenlaibach nach Nürnberg, von Nürnberg über Fürth nach Bamberg, von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg. Von Würzburg über Ansbach, Treuchtlingen nach Ingolstadt, von Ingolstadt über Schrobenhausen nach Augsburg, von Augsburg über Burgau, Offingen, Neu-Ulm, Memmingen nach Kempten und von da zurück über Buchloe, Bruck nach München.

Welches sind die größeren Hafenstädte in Europa?

a) Festland: Hamburg, Bremen, Wilhelmshafen, Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen, Ostende, Calais, Boulogne,

Havre, Cherbourg, Brest, Bordeaux, Porto, Lissabon, Cadix, Gibraltar, Malaga, Cartagena, Valencia, Barcelona, Cette, Marseille, Nizza, Genua, Livorno, Civitavecchia, Neapel, Reggio, Brindisi, Ancona, Venedig, Triest, Pola, Fiume, Piräus (Athen), Saloniki, Konstantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Odessa, Sebastopol, (Kaspisches Meer, Baku, Astrachan und Wolgahafen Zarizyn) — Drontheim, Bergen, Stavanger, Christiansand, Christiania, Gothenburg, Kopenhagen, Malmö, Norrköpping, Stockholm, Abo, Helsingfors, St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Memel, Königsberg, Danzig, Stralsund, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg, Fridericia, Frederikshaven.

b) Inselhafenplätze England und Irland: Edinburg, Hull, Grimsby, Harwich, Queenborugh, Dover, Folkestone, Brighton, Portsmouth, Liverpool, Londonderry, Queenstown.

Balearen: Palma, La Puebla, Mahon (Verbindung mit Barcelona).

Corsica: Calvi, Ajaccio, Bastia (Verbindung mit Marseille, ab Bastia auch mit Nizza).

Sardinien: Golfi degli Aranci (Verbindung mit Civitavecchia), Cagliari (Verbindung mit Tunis).

Sicilien: Palermo (Verbindung mit Neapel), Messina (Verbindung mit Reggio), Catania, Syracusa (Verbindung mit Malta).

Ab Triest Verbindung mit den Inseln und gleichnamigen Städten Corfu und Candia.

Welcher Weg würde sich am besten zu einer Fahrt um die Erde eignen und in welchem Zeitraum könnte eine solche Fahrt durchgeführt werden?

Von England (Folkestone) aus erreicht man in 2 Stunden die französische Küste bei Boulogne, fährt in 24 Stunden nach Marseille und von hier in 6 Tagen über Malta (eine Insel im Mittelmeere, den Engländern gehörig) nach Alexandria.

(Alexandria, eine von Alexander dem Großen 332 v. Chr. gegründete und nach ihm benannte Stadt an der Küste von Unterägypten, Haupthafen und erste Handelsstadt Aegyptens.)

Von Alexandria fährt man in 12 Stunden auf der Bahn nach Suez.

(Suez, Stadt in Unter-Aegypten, an der Nordspitze des Rothen Meeres, welches hier in den Golf von Suez ausläuft. Suez, ehemals als Hauptniederlage indischer und europäischer Waaren eine blühende Handelsstadt, gerieth nach

der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien in Verfall und war vor Beginn der Kanalbauten ein unbedeutender Ort mit ungefähr 1000 Einwohnern. Gegenwärtig zählt es deren mindestens über 12000. Trotzdem hat sich der Handel hier nicht festgesetzt, sondern sich vielmehr in Alexandria und Port Said concentrirt. Suez hat nur im Durchgangsverkehr Bedeutung.)

Von Suez auf einem Dampfer in 6 Tagen durch das Rothe Meer nach Aden

(Hauptstadt der seit 1839 den Engländern gehörigen Halbinsel Aden, an der arabischen Küste),

von wo man in weiteren 8 Tagen nach Bombay oder in weiteren 12 Tagen nach dem Hafen von Port de Galle auf Ceylon gelangt.

(Bombay, Stadt an der Westküste Vorderindiens, für Europa der nächste Handelsplatz Indiens. Die Reisezeit von Brindisi bis Bombay beträgt 18 Tage.)

Von Port de Galle führt der Weg in 21 Tagen nach Melbourne

(Melbourne, Hauptstadt der britischen Colonie Viktoria auf der Südseite des australischen Continents),

in weiteren 3 Tagen nach Sidney.

(Sidney, Hauptstadt der britisch-australischen Colonie Neusüdwales, Telegraphenverbindung mit Europa (geht über Batavia, Port Darvin und Adelaide.)

Von da in 7 Tagen nach Wellington auf Neuseeland.

(Wellington, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz auf der Nordseite von Neuseeland an der Cooksstraße, dem wichtigsten Handelsplatze der ganzen Colonie.)

Die Fahrt von Neuseeland nach Panama wird regelmäßig in 28 Tagen zurückgelegt.

(Panama, Stadt in Südamerika. Panamakanal, durch welchen der Atlantische Ocean mit dem Stillen Ocean verbunden werden soll.)

Von Panama fährt man in 4 Stunden mit der Bahn nach Colon (Aspinwall) am Atlantischen Ocean, kommt von da in 5 Tagen über Jamaika und Haiti nach St. Thomas, um nach weiteren 14 Tagen wieder in Southampton landen zu können.

Durch die Herstellung direkter Anschlüsse und den Ausbau der großen indischen Eisenbahn könnte diese Reise in noch viel

kürzerer Zeit gemacht werden, und zwar würde sich die Tour ungefähr folgendermaßen gestalten:

Von London nach Suez über den Mont Cenis und Brindisi, Eisenbahn und Packetboot	7	Tage
von Suez nach Bombay, Packetboot	14	„
„ Bombay nach Calcutta, Eisenbahn	3	„
„ Calcutta nach Hongkong, Packetboot	15	„
„ Hongkong nach Jokohama in Japan, Packetboot	6	„
„ Jokohama nach San Francisko	24	„
„ San Francisko nach New-York, Eisenbahn	7	„
„ New-York nach London, Schnelldampfer der Hamburg-Amerik. P.-A.-G. bis Isle of Wight u. Southampton und von da per Eisenbahn	7	„
	Summa 83	Tage.

Welches sind die längsten Eisenbahntunnels?

Die längsten Eisenbahntunnels sind:

1.	St. Gotthardtunnel	14990	m
2.	Mont-Cenistunnel	12220	„
3.	Arlbergtunnel	10270	„
4.	Haupttunnel der Giovibahn in Italien	8260	„
5.	Hoosactunnel in Massachusetts (Verein. Staaten von Nordamerika)	7640	„
6.	Tunnel unter dem Sevenflusse in England	7250	„
7.	Tunnel von Marianopoli (Catania-Palermo) in Italien	6480	„
8.	Sutrotunnel in Newada (Nordamerika)	6000	„
9.	Tunnel bei Slanbridge (London-Birmingham)	4970	„
10.	Nerthetunnel (Marseille—Avignon)	4620	„
11.	Tunnel unter dem St Lorenzstrom bei Montreal (Canada)	4570	„
12.	Tunnel bei Belbo (Bra Lavona) in Italien	4240	„
13.	Der Kaiser-Wilhelms-Tunnel bei Kochem in der Moselbahn (der längste in Deutschland)	4220	„
14.	Blaisytunnel (Paris—Lyon)	4100	„
15.	Tunnel von Monte Bove (Rom—Salmona) in Italien	3870	„
16.	Summittunnel in der Andenbahn Lima—Oroga, Südamerika	3850	„
17.	Tunnel unter dem Hudsonflusse (Verein. Staaten von Nordamerika)	3620	„
18.	Tunnel bei Strod (London—Dover)	3530	„

19. Tunnel von Cocullo (Rom—Solmona) in Italien	3500	m
20. Rillytunnel (Paris—Reims)	3450	„
21. Tunnel von Bramhope North-Eastern-Bahn in England	3440	„
22. Tunnel bei Leeds (London—Birmingham) . .	3390	„
23. Tunnel von Ariano (Toggia—Neapel) . . .	3200	„
24. Tunnel unter dem Mersey-Flusse bei Liverpool.	3200	„
25. Krähbergtunnel im Odenwald	3100	„
26. Tunnel bei Ruta (Spezzia—Nizza)	3050	„
27. Brandleitetunnel in Thüringen	3030	„
28. Chinontunnel (Sables d'Olonne—Tours in Frankreich	3020	„
29. Tunnel von La Croix in der Schweiz . . .	3000	„

NB. Die neuen Tunnels auf der strategischen Linie bei Waldshut (Umgehung schweizerischen Gebietes) mögen ihres Interesses halber hier noch erwähnt werden.

Welches sind die bedeutendsten eisernen Bahnbrücken in Europa und Amerika?

Von der im Bau begriffenen Hudsonbrücke zwischen New-York und Hoboken abgesehen.

1. Taybrücke (Schottland)	3300	m	lang
2. Mississippibrücke bei Memphis (Nord-Amer.)	3260	„	„
3. Forthbrücke (Schottland)	2394	„	„
4. Moerdybrücke (Amerika)	1470	„	„
5. Wolgabrücke bei Sysran in Rußland . .	1438	„	„
6. Weichselbrücke bei Fordon in Westpreußen .	1325	„	„
7. Thorner Brücke in Westpreußen	1272	„	„
8. Graudenzer Brücke in Westpreußen . . .	1092	„	„

Die größte Spannweite 868 Meter (im Mitteltheile) erhält die obengenannte Hängebrücke über den Hudson bei New-York, dann folgt die Forthbrücke mit 521, die Brooklyn-Hängebrücke mit 488 und die Niagara-Hängebrücke mit 250 Meter Spannweite.

Die höchsten Bahnbrücken sind:

1. Pecosviadukt in Texas (Nordamerika) . . .	101	m	hoch
2. Kinzuaviadukt in Nordamerika	92	„	„
3. Trisannaviadukt (Arlbergbahn Tirol) . . .	86	„	„
4. Verrugasviadukt in Peru	78	„	„
5. Eisackbrücke bei Franzensveste in Tirol . .	76	„	„
6. Kentuckyviadukt in Nordamerika	75	„	„
7. Portageviadukt in Nordamerika	62	„	„
8. Beubleviadukt in Frankreich	58	„	„
9. Crumlinviadukt in Südwales (England) . .	53	„	„

Welches sind die bedeutendsten Weltstädte?

1. London 4,420000.
2. Paris 2,715000.
3. New-York-Brookl. 2,355000.
4. Berlin 1,660000.
5. Kanton 1,600000.
6. Wien 1,365000.
7. Tokio 1,160000.
8. Philadelphia 1,110000.
9. Chicago 1,000000.
10. Petersburg 955000.
11. Tientsin 950000.
12. Konstantinopel 875000.
13. Bombay 830000.
14. Kalkutta 810000.
15. Rio de Janeiro 800000.
16. Moskau 790000.
17. Glasgow 775000.
18. Hamburg-Altona 735000.
19. Manchester-Salford 705000.
20. Liverpool 700000.
21. Boston 600000.
22. Birmingham 570000.
23. Buenos-Ayres 560000.
24. Neapel 530000.
25. Budapest 510000.
26. Peking 500000.
27. Melbourne 500000.
28. Madrid 500000.

III. Geschichte der bayerischen Staats-Eisenbahnen.*

Wenn man eine vollständige Eisenbahn-Geschichte schreiben wollte, müßte man zunächst eine solche über die Entwicklung der Straßen und Wasserwege, sowie des Signalwesens geben, denn die Lokomotive Stephenson's fand bereits den Oberbau der Eisenbahnen, sowie ein entwickeltes optisches Signalwesen vor, zwei Grundbedingungen für die raschere Entwicklung der folgenden Perioden.

Der Bau der Straßen und der sich auf diesen bewegende, nach unseren Verhältnissen dürftige Verkehr darf als bekannt vorausgesetzt werden. Stark benützte Straßen oder Fahrwege hatten den Nachtheil, daß die Wagenräder Spuren einschnitten und die Fahrbahn verschlechterten. Man kam nun zuerst auf den Gedanken, die Räder auf Bohlen oder Balken rollen zu lassen. Das Alter dieser Bohlenbahnen ist gar nicht nachweisbar, denn die alten Aegypter, die Griechen und die Römer besaßen sie schon.

Aus diesen Bohlenbauten entwickelten sich die Spurbahnen, d. h. man versah die Räder der Fahrzeuge mit einem Spurkranze und nagelte entweder auf die Bohlen eine Schiene oder machte in dieselbe eine Rinne, in der sich der Spurkranz bewegte. Diese Idee und Ausführung war mehreren Völkern, zunächst den Deutschen für ihren Bergbau, gemein; doch waren es zuerst die Engländer, welche im Jahre 1650 diese Spurwege aus den Gruben heraus und auf der Oberfläche weiterführten, indem sie stark abgefahrene Stellen derselben mit Schmiedeeisen belegten.

Im Jahre 1776 stellte Benjamin Curr die erste Spurbahn mit gußeisernen Schienen her und bildete diese Bahn der Sheffield-Kohlenwerke schon die Grundlage für die heutige Spurweite.

* Quellen: Bayer. Verkehrsblätter 1882, 1884, 1891; Allg. Deutsche Eisenbahnzeitung 1886; Zum 50jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen von Hugo Marggraff, Augsburg 1885; Der Bau der bayer. Eisenbahnen rechts des Rheins, von Kosmas Lutz, München, Oldenburg; Die bayerischen Staatseisenbahnen, von Dr. jur. Wehrmann, München, M. Pößl. 1893; Geschichte der Eisenbahnen, von Robert Zumach, Leipzig, J. J. Weber, 1885; Betriebsnachweisungen der k. b. Staatsbahnen.

Diese Spurbahnen hießen nun Eisenbahnen und wurden solche nach wesentlicher Verbesserung der Schienen und des Oberbaues zunächst in England gebaut, woselbst bereits 1801 die erste Eisenbahngesellschaft concessionirt wurde. Zur Fortbewegung der Lasten auf diesen Bahnen wurden Menschen- oder Thierkräfte verwendet, bei Steigungen auch die Last eines Gegenzuges, der mit einem Seile verbunden war.

Außer der Einführung der Dampfkraft übte die Entwicklung des Signal- und Telegraphenwesens noch einen starken Einfluß auf das Eisenbahnwesen aus; letzteres fand bei seinem Entstehen schon die optische Telegraphie, die ihre Geburt vom Jahre 1793 datirt, vollständig entwickelt vor und ihre Ausbildung hielt nahezu Schritt mit der elektrischen Telegraphie. Was das Eisenbahnwesen an Mitteln der Fernverständigung im Verhältnisse zum Wachsen der Verkehre und der Ansprüche an erhöhte Regelmäßigkeit und Sicherheit des Dienstes bedurfte, wurde ihm daher fast gleichzeitig durch den Fortschritt der Telegraphie geboten.

Auf den ältesten englischen Eisenbahnen, auf denen sich meist nur eine Lokomotive mit höchstens 16 km Geschwindigkeit bewegte, waren Signale nirgends erforderlich, sie kamen erst mit der zunehmenden Geschwindigkeit.

Im Jahre 1784 nahm James Watt ein Patent auf die Fortbewegung von Wagen auf Eisenbahnen mittelst Dampfkraft, aber erst 1805 finden wir die erste Lokomotive in wirklich nutzbarer Thätigkeit auf einer englischen Strecke und bewegte sich dieselbe ohne gezahnte Räder auf den Schienen, denn merkwürdiger Weise glaubten die damaligen Mechaniker, daß die Haftungskraft der glatten Räder auf den Schienen nicht ausreichen würde, Steigungen zu befahren oder schwere Wagenzüge zu ziehen. Erst George Stephenson führte die Lokomotive zum Siege. Obwohl ihm alle denkbaren Hemmnisse bei der Realisirung seiner Erfindung in den Weg gelegt wurden, er sowohl von Seite des Parlaments, dem er sein Projekt vorgelegt, wie von Seite der übrigen Bevölkerung und der mit der Sache betrauten Commission nur Spott und Hohn erfuhr, war es am 27. September 1825, daß, nachdem er alle Hindernisse siegreich überwunden, der erste Eisenbahnzug mit seiner erfundenen Maschine bespannt, die Strecke von Stockton nach Darlington durchbrauste. Und zehn Jahre später, am 7. Dezember 1835, wurde die erste Bahn Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth dem Verkehr übergeben. Scharfblickende Männer unseres Vaterlandes hatten den geschilderten englischen Eisenbahnen ihr Augenmerk zugewendet, um sie für Bayern nutzbar zu machen.

Die mehr als tausendjährige Idee, den Main mit der Donau durch einen Kanal zu verbinden, war wieder aufgetaucht und da war es zunächst der in München geborene Mathematiker und Akademiker Joseph Ritter von Baader, der auf die Eisenbahn hinwies. Er wollte dieselbe an Stelle des Kanals und vertheidigte deren Vorzüge. Baader veröffentlichte bereits 1814 eine Schrift über die Errichtung von Eisenbahnen, 1825 folgte eine weitere über die neuesten Verbesserungen der Eisenbahnen und 1830 die ganz Deutschland epochemachende Schrift „Huskisson und die Eisenbahnen".

Nach eifrigem Studium des englischen Bahnbaues entwarf Baader eine eigene, von der englischen abweichende Schienenlage und erhielt von König Max Joseph I. 8000 Gulden bewilligt, um damit im Schloßgarten zu Nymphenburg zwei Versuchsstrecken bauen zu können. Das Ergebnis wurde dem Handelsstande von Nürnberg und Fürth mitgetheilt, derselbe sollte sich über die Vortheile einer solchen Bahn äußern, und das Kriegsministerium die Anwendung derartiger Bahnen für Materialbeschaffung zur Festung Ingolstadt in Erwägung ziehen.

Die ganze Angelegenheit schien vergessen, als die Eröffnung der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool mit dem glänzenden Resultate allgemein bekannt wurde. Nürnberg und Fürth nahmen daraufhin den Plan einer Schienenverbindung neu auf und bildete sich 1833 eine diesbezügliche Gesellschaft für den Bau.

Die Nürnberg und Fürth verbindende Straße von 1½ Stunden Wegstrecke, die von Fuhrwerken aller Art, Handwagen und Schiebkarren und Hunderten von Lastträgern wimmelte, wurde nach genau angestellten Beobachtungen und Zählungen täglich im Durchschnitt von 1184 Personen zu Fuß, 494 zu Wagen und 158 Fuhrwerken und 108 mit 236 Pferden bespannten Frachtwagen passirt, so daß sich eine jährliche Frequenz von 612,470 Personen, 39,420 Frachtwagen mit 86,140 Pferden ergab. Mit Freuden begrüßte man die zufällige Rückkehr des k. Bezirksingenieurs Denis, der, nachdem er England und Amerika zum speciellen Studium dieser neuen Schienenwege bereist hatte, auf gestelltes Ansuchen und eingeholter staatlicher Genehmigung sich sofort zur Uebernahme des Baues bereit erklärte und im Juli 1834 nach Nürnberg übersiedelte.

Am 7. Dezember 1835 fand die feierliche Eröffnung von Bayerns und Deutschlands erster Eisenbahn mit Dampfkraft statt; mit dem 8 Dezember begannen die regelmäßigen Fahrten mit zwei Dampfmaschinen, die 9000 fl. kosteten, und wurde auch Pferdekraft benützt in der Weise, daß Vormittags bei geringem Verkehr einem Wagen ein Pferd, zwei Wagen hingegen zwei

hintereinander laufende Pferde vorgespannt wurden, während von Mittags 1 Uhr an die Dampfkraft alleinig in Anwendung kam, und bestand diese Einrichtung der Benützung der Pferde bis zum Jahre 1862.

Die neu eröffnete Bahn erfreute sich des Besuches hoher und höchster Herrschaften, so des Großherzogs von Baden am 14. April, des Prinzen Wilhelm von Preußen am 10. August 1836 und am 16. August fuhr sogar König Ludwig, als er auf der Rückkehr von Brückenau Nürnberg besuchte, auf der Ludwigsbahn nach Fürth. Diese erste Fahrt des Landesherrn auf der neuen Bahn fand selbstverständlich in besonders festlicher Weise statt. Eine Ehrenpforte war erbaut worden, durch welche der Zug fuhr, und in Nürnberg wie in Fürth waren alle königlichen und städtischen Behörden versammelt, um dem König die Aufwartung zu machen. Auf speciellen Wunsch des Monarchen, auf der Bahn eine Schnellfahrt zu machen, fuhr der Zug mit drei Wagen in 5³/₄ Minuten nach Nürnberg zurück.

Die gelungene Ausführung der kleinen Bahn Nürnberg-Fürth war für die damalige Zeit deshalb von besonderer Bedeutung, weil durch sie die übrigen Bauunternehmungen zur Nacheiferung angespornt wurden, indem man in den Eisenbahnen nicht blos mehr ein Mittel zur Hebung des allgemeinen Nationalwohlstandes, sondern auch eine Quelle reichlich fließender Zinsen für Kapitalsanlagen zu erkennen glaubte, und so entstand eine weitere Gesellschaft zur Erbauung einer Bahn von München nach Augsburg.

Im Juni 1836 erfolgte die Genehmigung zum Bau dieser zweiten Privatbahn Bayerns und wurde die erste Theilstrecke derselben, München-Lochhausen, am 1. Dezember 1839, die ganze Strecke am 4. Oktober 1840 eröffnet, da infolge des am 17. Dezember 1837 veröffentlichten Expropriationsgesetzes die erforderlichen Grundwerbungen rasch zu Ende geführt werden konnten.

Anfangs waren die Züge nur für den Personen- und Gepäckverkehr am Tage eingerichtet und hatten vier Beförderungsklassen; erst später machte sich die Nothwendigkeit einer Güterbeförderung geltend, die denn auch im Dezember 1840 in's Leben trat und zwar wurden die Güter zuerst zur Nachtzeit mittelst Pferden, auf der Eisenbahn fortgeschafft. Die Fahrzeit betrug von München bis Augsburg hiefür acht Stunden. Später wurde die Nachtbeförderung auch auf den Personenverkehr und zwar zunächst in geschlossenen Wagen II. Klasse ausgedehnt.

Die ersten Rückfahrtbilleten für erste und zweite Klasse mit 33¹/₃ und in der dritten Klasse mit 20 Proc. Ermäßigung, die vierte Klasse ward wieder abgeschafft, gelangten im Juni 1842 zur Ausgabe, ebenso Sonntagsbillete; immerhin aber waren die Tarif-

sätze im Allgemeinen hohe, so daß der Straßenverkehr nicht theurer genannt werden konnte, hiezu kam noch der ungenügende Schutz der Reisenden III. und IV. Klasse gegen Witterungseinflüsse; gleichwohl war die Frequenz eine nicht unbefriedigende, indem in der ersten und zweiten Woche nach der vollständigen Betriebseröffnung mit einem Zuge durchschnittlich 209 bezw. 277 Reisende befördert wurden

Ein durch einen in das Coupé mitgenommenen Hund herbeigeführter Unfall gab Veranlassung, eigene Hundebillete einzuführen und die Hunde auf den Packwagen zu verweisen.

Dem sich entwickelnden Eisenbahnwesen widmete die bayerische Staatsregierung die vollste Aufmerksamkeit. Bereits im Jahre 1836 erließ sie die „Fundamentalbestimmungen für sämmtliche Eisenbahn-Statuten in Bayern“, diese regelten das Verhältniß der Eisenbahn-Unternehmungen zum Staate und den Aktionären. Obwohl die k. Regierung die Eisenbahnen der Privatunternehmung preisgab, wollte sie doch das kleine Kapital von diesen Unternehmungen fernhalten und bestimmte die Aktienhöhe nicht unter 500 Gulden, erst nach Vollendung des Baues durften geringere Aktien ausgegeben werden.

Die Regulirung der Tarife durfte erst nach Ablauf der ersten drei Jahre jährlich erfolgen, die Spurweite mußte eine gleichheitliche sein und der Betrieb in der Regel mit Dampf bethätigt werden, doch war Pferde- und andere Kraft ausnahmsweise zugelassen.

Auch das Postverhältniß regelten später diese Bestimmungen, sie waren aber sehr drückend für jede Unternehmung und stand Leistung und Gegenleistung in keinem Verhältniß; der Fahrplan mußte unter Mitwirkung der Postbehörde festgesetzt werden und falls der Betrieb aus irgend einem Grunde eingestellt wurde, mußte die Bahnunternehmung der Postbehörde den Schaden ersetzen.

Wegen Nichterfüllung der den Gesellschaften vom Staate auferlegten Bedingungen bezw. wegen nicht rechtzeitig erfolgter Erklärungen über Beginn und Vollendung der Bahnlinien wurden die ertheilten Concessionen wieder eingezogen und es befahl König Ludwig I. die Erbauung der ganzen Süd-Nordbahn auf Staatskosten, worauf im Juli 1841 eine dem Ministerium des Innern unterstellte „Eisenbahnbau-Commission“ in Nürnberg unter der technischen Oberleitung von Denis für die Linie Nürnberg-Hof, und jener von Pauli für die Linie Augsburg-Nürnberg in Thätigkeit trat. Nach dem freiwilligen Ausscheiden Denis’ aus der Commission wurde Pauli Baudirektor für die gesammte Linie.

Nachdem Minister v. Abel in seiner denkwürdigen Rede am Schlusse der landständischen Verhandlungen am 7. Juli 1843 das Prinzip der Staatsbahnen beleuchtet hatte, sanktionirte der König am 25. August das Gesetz zur Erbauung der Ludwig-Süd-Nordbahn Lindau-Hof mit einem Bauaufwand von 51½ Millionen Gulden; die Strecke Nürnberg-Bamberg gelangte am 25. August, die Strecke Augsburg-Donauwörth im November 1844 zur Eröffnung, doch verging noch manches Jahr, bis das große Werk in seinem Zusammenhange vollendet war.

Im Februar 1844 sah sich die Staatsregierung weiter veranlaßt, auch den Bau der anfänglich von einer Aktiengesellschaft geplanten Westbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg nach Frankfurt a. M. auf Staatskosten zu übernehmen.

Zum Schutze und zur Aufrechthaltung der Ordnung beim Eisenbahnbetriebe wurden im März 1843 die ersten oberpolizeilichen Vorschriften erlassen; das erste Gütertransport-Reglement erschien 1844.

Wie heute noch, hat es auch damals nicht an Prinzipienstreit gefehlt und weittragende Pläne blieben unausgeführt, da die Macht der Gegner noch zu stark und erst trübe Erfahrungen und die Zeit sie brach.

So mußte schon 1843 Leo v. Klenze den Grundsatz vertheidigen, daß der Staat nur die großen und geraden Hauptlinien und die Privaten die für ihre Interessen wirkenden lokalen Bahnen bauen sollten, eventuell mit eigenen Opfern.

Durch Allerhöchste Verordnung vom 7. April 1845 wurde neben der bereits erwähnten Eisenbahnbau-Commission die unter dem Ministerium des Kgl. Hauses und des Aeußern stehende Generalverwaltung der kgl Eisenbahnen mit dem Sitze in München gebildet, welcher als Bezirksbehörden die vier Bahnämter Augsburg, Bamberg, München und Nürnberg untergeordnet waren. Die genannte Centralstelle entwickelte rasch eine sehr umfangreiche Thätigkeit, indem sie am 1. Juli 1845 neue Tarife für Personen, Gepäck, Equipagen, Vieh und Güter publizirte und ein Betriebsreglement erließ. In kurzer Zeit folgten Dienstesinstruktionen für Aemter, Verwaltungen, Expeditionen, Materialverwalter, Oberconducteure, Packmeister, Conducteure, Stationsmeister, Obermaschinisten, Wagenmeister, Güterexpeditionen, Bahnwärter, Führer und Heizer, Wagenwärter, sowie allgemeine Dienstesvorschriften — ohne Ausnahme Elaborate, welche mit der größten Sorgfalt ausgearbeitet waren und noch heute die Grundlage der bestehenden Instruktionen bilden.

Die Eisenbahnen dienten damals noch vorwiegend dem Personenverkehre, so daß von den Einnahmen des Jahres 1844/45 77,6%

auf den Personen-, 11,3 % auf den Güter- und 11,1 % auf den übrigen Verkehr treffen, ein Verhältniß, welches sich erst nach dem Jahre 1854 zu Gunsten des Güterverkehrs änderte.

Bei der noch geringen Ausdehnung der Eisenbahnen und dem Bedürfnisse einer einheitlichen Leitung sämmtlicher Verkehrs-Anstalten erschien die Zusammenlegung der Oberleitung von Post und Eisenbahnen nothwendig, weshalb am 1. Juni 1847 die Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen geschaffen wurde, welche anfänglich unter dem Ministerium des königl. Hauses und des Aeußern stehend, am 1. Dezember desselben Jahres dem Finanzministerium einverleibt wurde.

Der sich nun entwickelnde Bahnbau war nach den damaligen Verhältnissen ein ausgedehnter und naturgemäß an neuen Erfahrungen reicher. So führte Oberbaudirektor von Pauli 1848 auf der Strecke Neumarkt—Hof das System für eine schiefe Ebene mit einer Steigung von 1:40 zum ersten Male aus, was für spätere deutsche Eisenbahnanlagen als bahnbrechend angenommen wird; v. Pauli construirte auch später ein nach ihm benanntes Brückenbausystem mit Fischbauchträgern und hat sich mit der Isarbrücke bei Großhesselohe ein bleibendes Denkmal seiner Thätigkeit geschaffen. Die Brücke hat zwei Oeffnungen von je 55,5 Meter und zwei mit je 27,7 Meter Spannweite.

Von Mitte des Jahres 1846 an machte sich in Folge der stürmischen Zeitbewegung eine allgemeine Geldkrisis bemerkbar und hemmte die Bahnbauten; die Kapitalien waren in den folgenden Jahren bis zu den Fünfzigern nur schwer und mit großen Verlusten zu beschaffen und es folgte nun eine 2½ jährige Pause, aus welcher der Beitritt der bayerischen Staatsbahnen zum deutschen Eisenbahnverein zu erwähnen ist.

Derselbe veranlaßte Anfangs 1851 eine auf Grund der diesbezüglichen Vereinsnormen vorgenommene Revision und neue Publikationen der Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Equipagen und Thieren, sowie der Vorschriften über den Güterverkehr.

An der Organisation trat insofern eine Aenderung ein, als die dem Finanzministerium unterstehende „General-Verwaltung der kgl. Posten und Eisenbahnen“ am 1. Mai 1851 in die „General-Direktion der k. bayer. Verkehrs-Anstalten“ umgewandelt wurde, welche eine Sektion des k. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten bildete; an der Spitze dieser Sektion stand ein Ministerialrath. Im gleichen Jahre wurden in jedem der acht Kreise Bayerns ein Oberamt geschaffen für den Eisenbahn- und Postbetrieb.

Wie erwähnt, hielt die bewegte Zeit das Kapital zum Zwecke des Weiterbaues der Staatsbahnlinien zurück und die Regierung versuchte nun auf einem anderen Wege Unterstützung hiefür zu gewinnen durch den Bau von Pachtbahnen, unter welchen solche Bahnen verstanden werden, die von Gemeinden oder Privaten gebaut, sofort nach Vollendung vom Staate gegen Zinsvergütung und Amortisation des aufgewendeten Kapitals definitiv übernommen wurden, im Uebrigen aber in Bezug auf Betrieb, Bahnunterhaltung ꝛc. als bereits voll zum Eigenthum der Staatseisenbahnen gehörig behandelt wurden.

Die erste Pachtbahn, Neuenmarkt — Bayreuth, gelangte am 28. November 1853 zur Eröffnung.

Nachdem ruhigere Verhältnisse eingetreten und die Hindernisse, welche längere Zeit lähmend auf den Bahnbau eingewirkt hatten, beseitigt waren, schritt der Bau wieder rüstig vorwärts und zwar wurden bis Ende 1854 die Linien Hof—Augsburg, die Linie bis Lindau, die Westbahn bis Aschaffenburg und die Strecke bis Ulm vollendet. Nach Abschluß eines wiederholten Staatsvertrages mit Oesterreich wurden 1858 die Strecken Rosenheim—Kufstein, 1860 Rosenheim—Salzburg vollendet. Die Starnberger Linie, als Pachtbahn gebaut, wurde 1854 eröffnet.

Erwähnt mag noch werden, daß die ersten reinen Güterzüge der Fahrplan vom 1. Mai 1852 brachte, Schnellzüge I. und II. Klasse ohne Zuschlag kamen 2 Jahre später. Die ihrem Constructionsprincip nach auch heute noch als bahnbrechend anerkannte Heberlein'sche Schnellbremse und die Zugheizung wurden 1869 eingerichtet.

Die bayerischen Staatseisenbahnen hatten am Ende des Jahres 1854 bereits die ansehnliche Länge von nahezu 1000 Kilometer erreicht und die Landeshauptstadt stand in direkter Bahnverbindung mit Stuttgart, Frankfurt a. M. und Leipzig.

Bis zur Eröffnung der nächsten Linien verflossen nahezu drei Jahre. Inzwischen hatte sich bei dem überall zu Tage tretenden Bestreben, Eisenbahnen zu erhalten, einer= sowie anderseits bei der namentlich auch bei den gesetzgebenden Faktoren vielfach zum Ausdrucke kommenden Scheu, durch fortgesetzte Eisenbahnbauten auf Staatskosten den Staatskredit in zu ausgedehntem Maße in Anspruch zu nehmen, eine mächtige Strömung für das Privatbahnsystem Geltung zu verschaffen gewußt.

Mit 130 gegen 2 Stimmen gelangte in der Abgeordnetenkammer und in jener der Reichsräthe einstimmig im Jahre 1856 das Gesetz, betreffend die Bildung der Ostbahn=Gesellschaft, zur Annahme. Der Staat übernahm die Zinsengarantie. Graf von La=Rosée brachte sogar noch einen Antrag durch, wonach die

bisher vom Staate verwalteten Eisenbahnen verpachtet werden sollten. Die Kammer der Reichsräthe lehnte den Antrag ab.

Auf der Grundlage des neuen Gesetzes bildete sich die Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen mit einem Aktienkapital von 60 Millionen Gulden und baute dieselbe die Strecken Nürnberg—Regensburg—Passau, München—Weiden—Eger, Nürnberg—Amberg—Furth i. W. u. s. w. Die Concession wurde auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt und behielt sich der Staat die Oberaufsicht vor; bei einem Erträgniß von mehr als 5% hatte ein Theil des Ueberschusses nach gewissen Abstufungen an den Staat zu fallen und mußte der Bau sämmtlicher Linien längstens innerhalb 7 Jahren vollendet sein.

Wir hatten sonach drei Arten von Unternehmern: den Staat, Gemeinden oder einzelne Private (Pachtbahnen) und die neue Aktiengesellschaft für die Ostbahnen.

Als Ergebniß der vereinigten Thätigkeit gelangten in den nächsten Jahren eine Reihe neuer Linien zur Eröffnung, so daß 1860 das bayerische Eisenbahnnetz die stattliche Länge von 1565 Kilometer hatte.

Die bisher eine Sektion des Handelsministeriums bildende General-Direktion der k. bayer. Verkehrsanstalten wurde am 6. August 1858 in eine selbstständige unter demselben Ministerium stehende Centralstelle mit einem General-Direktor umgewandelt, an welche nach der am 15. August 1860 erfolgten Aufhebung der Eisenbahnbau-Commission auch die Leitung der Staatseisenbahnbauten überging und wofür im folgenden Jahre die Bau-Abtheilung geschaffen wurde.

Von einer eigentlichen Verkehrspolitik konnte damals weder in Bayern noch in Deutschland gesprochen werden, die Anlagen waren im Allgemeinen nicht systematisch und oft weit entfernt von der volkswirthschaftlichen Aufgabe der Eisenbahnen im späteren Sinne.

Die privaten Anlagen der Pacht- und der Ostbahnen beschränkten sich auf die Verbindung größerer Städte mit bereits ausgeprägtem Handel oder Industrie, unbekümmert um die gegenseitigen Entfernungen oder ob die Linien auch vom Durchgangsverkehr früher oder später benützt würden, die Ostbahnen machten in letzterer Beziehung einige Ausnahmen.

Die Staatsbahnen hingen von den Kammerbeschlüssen ab und bei dem entschuldbaren persönlichen Bestreben der Abgeordneten, welche eine Bahn für ihren Bezirk wünschten, gelangten Strecken mannigfachster Richtung zur Ausführung, welche die Erwartungen täuschten.

Die Staatsregierung suchte nun auch hiefür ein Gegenmittel, dessen Wahl um so weniger schwer war, als sich bereits die Folgen des ausgedehnten Privatbahnbaues in Deutschland und Oesterreich zeigten.

Mit der Anwendung dieses Gegenmittels stehen wir an einem Hauptwendepunkt in der bayerischen Eisenbahngeschichte. Es galt nämlich den systematischen Ausbau der Staatsbahnen im großen Sinne und im engeren, die Schaffung von Bahnen für örtliches Interesse.

Regierung und Kammer arbeiteten das am 29. April 1869 veröffentlichte Gesetz aus, wonach 22 Hauptlinien zur Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes genehmigt wurden und womit der Bau von Hauptbahnen abgeschlossen sein sollte.

Den örtlichen Interessen sollte durch den Bau von Vizinal- oder Nebenbahnen Rechnung getragen werden und sollte der Staat solche Linien nur dann bauen, wenn die betheiligten Gemeinden die Kosten für Grunderwerbung und Herstellung der Erdarbeiten tragen. Die ersten Vizinalbahnen waren Schwaben—Erding und Siegelsdorf—Langenzenn.

Bei dem immer zunehmenden Anwachsen der einzelnen Dienstessparten und der hiebei stets mehr zu Tage tretenden Verschiedenheit der bei der Centralstelle zusammenlaufenden Aufgaben, machte sich eine Trennung in vier Abtheilungen — für Bau, Betrieb, Post und Telegraphen — geltend, mit je einem Direktor an der Spitze, weshalb am 16. September 1868 diese Trennung auch erfolgte, gleichzeitig traten neue Bestimmungen über die Aufnahme, Verwendung und Beförderung des Personals in Kraft.

Der im Jahre 1870 ausgebrochene deutsch-französische Krieg bot den bayerischen Staatseisenbahnen reichliche Gelegenheit, in Bezug auf Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen ihre Leistungsfähigkeit in glänzendem Lichte zu zeigen. Ungeachtet der durch den Krieg einigermaßen eingeschränkten Bauthätigkeit konnten in dem nächsten Jahre doch mehrere Linien zur Eröffnung gelangen und begann die regste Bauthätigkeit in den folgenden Jahren; 1875 war der Eisenbahnbau in Bayern der ausgedehnteste. Es bestanden 62 Eisenbahnbau-Sektionen und das gesammte Personal der Bauabtheilung zählte etwa 800 Beamte und Bedienstete und im Sommer ca. 25,000 Arbeiter.

Am 1. Dezember 1871 übernahm in Folge der Aufhebung des seitherigen Handelsministeriums das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern wieder die oberste Leitung der sämmtlichen Verkehrsanstalten, ohne daß jedoch hiedurch an der Organisation im Uebrigen sofort eine Aenderung eingetreten wäre. Eine solche wurde erst am 28. Juni 1872 in der Art bestimmt, daß

die Geschäftszweige der Bahnunterhaltung von der Bau- an die Betriebs-Abtheilung übergingen und daß bei der letzteren zunächst vier Unterabtheilungen und zwar je eine für die Comptabilität, die Bahnunterhaltung, den Fahrdienst, sowie das Maschinenwesen incl. der Betriebs-Material-Verwaltung errichtet wurden.

In den folgenden Jahren hatten in der Eisenbahnpolitik wieder andere Anschauungen Platz gegriffen und wurde als Ergebniß derselben durch Gesetz vom 15. April 1875 der Ankauf der Ostbahnen durch den Staat beschlossen. Die sämmtlichen Ostbahnlinien mit 772 Kilometern nebst allem Zubehör, Aktiven, Reserven 2c. gingen an den Staat über. Bis zur vollzogenen Vereinigung fungirte nach der Uebernahme eine besondere Abtheilung der Generaldirektion für den Betrieb der bayerischen Ostbahnen, unter welcher die damaligen vier Oberbetriebs-Inspektionen der letzteren standen.

Die förmliche Vereinigung fand mit dem 1. Januar 1876 statt. Mit ihr kam eine neue Organisation zur Einführung, indem an Stelle der seitherigen, der politischen Kreiseintheilung entsprechenden Oberpost- und Bahnämter in Bezug auf den Eisenbahndienst zehn von dieser Kreiseintheilung völlig unabhängige Oberbahnämter traten, welchen die seither der Generaldirektion unmittelbar untergeordneten äußeren Organe der Bahn-Unterhaltung und des maschinentechnischen Dienstes unterstellt wurden. Der Generaldirektion unmittelbar untergeordnet blieben die drei Centralwerkstätten und Magazinsverwaltungen.

Im Tarifwesen brachte das Jahr 1874 bereits mehrfache Aenderungen. An Stelle der Meilen traten die Kilometer und für die Centner die Kilogramme, die Guldenwährung aber blieb zunächst noch aufrecht, obwohl in Folge der eingetretenen allgemeinen Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifes sämmtliche Tarife umgerechnet werden mußten und wobei das neue Münzsystem zur Anwendung kam. Für den internen Güterverkehr sowohl der k. b. Staatsbahnen als auch der bayerischen Ostbahnen, sowie deren Wechselgüterverkehr wurde mit dem 1. April ein neuer Tarif zur Einführung gebracht, welcher eine Combination des sogenannten Raumsystems und der Werths-Classification ist.

Dieser Tarif bestand in Eil- und Stückgutklasse, in den Klassen A und B für Güter aller Art in gedeckten Wagen und in drei Spezialtarifklassen. In letztere wurden die Güter der früheren Klassen C, D und E bei Beförderung in offenen Wagen eingereiht. Bei Aufgabe von mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen wurden die Güter der Spezialtarife nach Klasse B tarifirt. Dieser Tarif wurde kurzhin „Bayerisches Tarifsystem" bezeichnet.

Im Jahre 1875 wurden Abonnementbilleten, giltig für je 60 Fahrten, auf der Strecke München—Tutzing versuchsweise zur Einführung gebracht und ab 1. Februar 1876 Expreßgüter, während in diesem Jahre auch die Markwährung Geltung erhielt.

Die Verhandlungen über die Einführung eines neuen einheitlichen Gütertarifsystems wurden von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen fortgesetzt und das bereits in Bayern eingeführte System empfohlen, welches die Grundlage für die Tarif-Reform bilden sollte.

Am 1. Juli 1877 trat vorerst für den internen Verkehr der k. bayr. Staatsbahnen das neue deutsche Reformtarif-System in Kraft, welches für eine Anzahl wichtiger Artikel, wie Getreide, Eisen, Düngemittel, Salze u. s. w. bedeutende Ermäßigungen durch Versetzung in niedrigere Tarifklassen, jedoch für Eil- und Stückgüter, sowie für Güter der Wagenladungsklasse B und des Spezialtarifes I auch mäßige Erhöhungen der Einheitssätze zur Folge hatte. Der Tarif setzte sich zusammen aus einer kilometrischen Grundtaxe pro 100 kg und einer einmalig zur Erhebung kommenden Expeditionsgebühr pro 100 kg; im Transitverkehr kommen die letzteren in Wegfall, sowie aus Eilgut- und Stückgutklasse, den allgemeinen Wagenladungsklassen A I, A II und B und den Spezialtarifen I, II, III, daneben bestehen noch Ausnahmetarife und der sogenannte Vizinalbahnzuschlag. Zur Hebung und Belebung der bayerischen Holzindustrie kamen auch besondere Tarife für Bau- und Nutzholz hauptsächlich für den Export zur Einführung.

Ab 1. Februar 1877 wurde für sämmtliche Linien der k. bayer. Staatseisenbahnen ein ärztlicher Dienst eingerichtet, während bis dahin nur auf den ehemaligen Ostbahnlinien Bahnärzte aufgestellt waren; in diesem Jahre kam auch noch ein Gesetz zu Stande, den Ausbau der Staatsbahnlinien betreffend, welches den Schlußstein des Hauptbahnbaues bildet.

Der zweite Hauptabschnitt der bayerischen Eisenbahn-Geschichte beginnt mit dem Baue der Nebenbahnen oder, wie im Gesetze vom 20. April 1869 bezw. 30. Juli 1870 bezeichnet, der Vizinalbahnen.

In Bayern mußte von Anfang an ein anderer Gesichtspunkt gelten, als später in Preußen und Sachsen. Bayern als ackerbautreibender Staat ist nicht reich an industriellen Strecken und Gebieten. Der Verkehr ist aber doch in Folge der von der Natur mit allen Reizen ausgestatteten einzelnen Landstriche ein ungleich größerer als in manchem Industriegebiete, zunächst im Personenverkehr; die Rohprodukte aber finden sich an anderen Orten und Landstrichen wieder in so reichem Maße vor, daß sie dauernd

Fracht für Massentransporte versprechen. Die erwähnten beiden Gesetze durften daher mehr als ein Provisorium gelten, bis die gemachten Erfahrungen daran weitere Ausdehnung gerechtfertigt erscheinen ließen und die stetig fortschreitende Technik die Wege zeichnete, auf denen mit Erfolg weiter geschritten werden konnte. Der materielle Erfolg war mit der Anlage der ersten 15 Vizinalbahnen kein zufriedenstellender und blieb hinter den Erwartungen größtentheils zurück. Die Gemeinden wandten sich sehr bald hilfesuchend an die Kammer und so kam das Gesetz vom 8. April 1882 zu Stande.

Nach diesem Gesetze wurden den Gemeinden und Privaten, welche den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten zum Baue von Vizinalbahnen bestritten hatten, der auf „Erd- und Dammbauarbeiten" wirklich bestrittene Aufwand zur Hälfte zurückvergütet und wenn sie auf den ihnen gesetzlich oder vertragsmäßig zustehenden Anspruch auf Ueberlassung von Einnahmeüberschüssen Verzicht leisteten, auch die zweite Hälfte. 14 Vizinalbahnen erklärten sich für das Letztere, während eine, Immenstadt—Sonthofen, sich für das Erstere aussprach und heute an den Ueberschüssen noch Antheil hat.

Die k. Staatsregierung legte weiters noch den Kammern Ende 1883 einen Gesetzentwurf über die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung vor, der auch Annahme fand und den Wendepunkt im Baue von Nebenbahnen bildete. Unsere heutigen rasch und allseitig anerkannten Lokalbahnen gingen aus diesem Gesetze hervor. Die erste nach diesem neuen Gesetze gebaute Bahn war jene von Gemünden nach Hammelburg. Vom Landtage noch nach der bisherigen Vizinalbahnbauart genehmigt, sollte sie als Versuchsstrecke dienen, um das neue System zu erproben und Erfahrungen bei seiner Ausführung zu sammeln, und es wurden denn auch manche Vorurtheile mit der Inbetriebsetzung dieser Strecke beseitigt, mancher Prinzipienstreit zu Gunsten der Bauleiter entschieden. Abgesehen davon, daß sich das durchgeführte Oberbausystem bewährt hat, wurde auch die Kostenfrage gelöst und damit der Beweis geliefert, daß eine normalspurige Bahn verhältnißmäßig nicht theurer kommt als eine schmalspurige; mit der Vollendung dieser Strecke war auch die Zukunft der bayerischen Lokalbahnen entschieden, da die Ueberzeugung Raum gewann, daß man selbst normalspurige Lokalbahnen mit wenig höheren Kosten herzustellen im Stande ist, als man sie bisher für schmalspurige Bahnen anzunehmen gewohnt war. Diese These ist vollständig Thatsache geworden und wir sehen alljährlich neue Lokalbahnen eröffnet und mit jeder Kammersession neue Anträge hiefür eingebracht; ja, auch die private Spekulation hat sich auf dieses Gebiet

geworfen und neben den Staatsbahnen baut vorzugsweise die Lokalbahn-Aktiengesellschaft Strecken. Der geregelte und einfache Betrieb auf diesen lokalen Staatsbahnlinien hat zur weiteren Entwicklung ebenfalls fördernd beigetragen und Bayern steht sohin auch mit seinen Lokalbahnen keinem anderen Staate nach.

Ab 1. Juni 1881 gelangte im Verkehre nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen die Abrundung der Personen-Billetpreise im Betrage von mehr als einer Mark, statt wie bisher auf fünf, auf zehn Pfennige aufwärts zur Einführung; Abonnementsbilleten für 100 Fahrten innerhalb zweier Jahre und Abonnementskarten kamen 1882, die combinirbaren Rundreisebilleten 1884. Im gleichen Jahre wurde die Giltigkeitsdauer der seither zweitägigen Retourbilleten auf drei Tage verlängert und 1886 diese Giltigkeitsdauer nach der Entfernung abgestuft, 1892 aber die Giltigkeitsdauer auf 10 Tage festgesetzt.

Ein neuer Viehtarif und ein solcher für Fahrzeuge und Leichen nach dem Systeme des Reform-Gütertarifes kam 1882; für den Transport mit Postzügen muß ein Zuschlag bezahlt werden, weiters wurde 1891 bestimmt, daß an Sonn- und Feiertagen außer Hunden kein Viehtransport angenommen wird.

Der interne bayerische Güterverkehr wurde 1882 umgearbeitet, 1884 die Statistik der Güterbewegung eingeführt und 1891 der Stückgutverkehr neu organisirt. 1892 wurden die Zuschläge für verschiedene Güter bei Beförderung auf Vizinal- und Lokalbahnen aufgehoben.

Die heutige und an anderer Stelle dargestellte Organisation der ganzen Verwaltung einschließlich des Personals trat 1886 in das Leben und die Arbeiterausschüsse 1892. Endlich kam im letzteren Jahre auch die Stundenzonen-Zeit allgemein zur Einführung.

Die bayerischen Staatseisenbahnen hatten am 1. Januar 1894 eine Länge von rund 5008 Kilometern mit zusammen 945 Stationen und Haltestellen, worin die Lokalbahnen mit 648 Kilometern inbegriffen sind; hiervon sind sämmtliche Strecken normalspurig und nur eine (Eichstädt-Bhf.—Eichstädt-Stadt) schmalspurig (1 Meter).

Mit Weichen- und Signal-Centralisirung, welche zuerst 1882 im Ostbahnhofe München zur Einführung kam, sind bis Mitte 1894 rund 160 Stationen ausgerüstet, welche Zahl sich nach den hiefür aufgestellten Entwürfen in den nächsten Jahren auf 240 erhöhen wird.

Nachdem bis zum Jahre 1889 nur einzelne wichtige und besonders verkehrsreiche Strecken mit zweiten Geleisen versehen waren, wurde von da an mit dem zweigeleisigen Ausbau der Hauptlinien in zusammenhängenden Gruppen begonnen, so daß mit den zur Zeit in Angriff kommenden Linien in den nächsten Jahren

1679 Kilometer (rund 34 Proc. der Gesammtlänge) der Staatsbahnen für Doppelbahn-Betrieb ausgebaut sein werden.

Die Eisenbahnschuld betrug 1893 968 Millionen Mark und sind für Verzinsung und Amortisation jährlich rund 39 Millionen erforderlich. Die Rente schwankt seit 1844, hat aber im Durchschnitte den Zinsfuß erreicht.

1893 beschäftigten die k. bayer. Staasbahnen 1250 pragmatische Beamte, 15,034 nichtpragmatische Beamte und statusmäßige Bedienstete, 1502 Diätare und ca. 20,000 Arbeiter, ohne das beim Eisenbahnneubau beschäftigte Personal. Die Gehalte und Besoldungen bezw. Arbeitslöhne betragen jährlich rund 38 Millionen Mark.

Der Stand der Lokomotiven betrug 1893 1235 Stück, welche fast ausschließlich von bayerischen Maschinenfabriken gebaut wurden, darunter 900 Stück von Maffei, der Rest von Krauß & Co., die Kosten betrugen 58 Millionen Mark; Wagen sind 24000 Stück vorhanden, darunter 3100 Personen-, 800 Gepäck- und Dienstwagen, 9500 gedeckte, 8300 offene Güterwagen, 1100 Bierwagen 2c., die Anschaffung erforderte 95 Millionen Mark.

Dies sind im Allgemeinen die Hauptpunkte aus der Geschichte der bayerischen Staatsbahnen, die wir nur in aller Kürze behandeln konnten.

Wer sich hiefür weiter und eingehender interessirt, dem empfehlen wir das Studium der angeführten Quellen, welche theilweise auch die reiche, aber vielfältig zerstreute Literatur verzeichnen.

Die bayerischen Staatsbahnen können in jeder Hinsicht einen Vergleich mit den übrigen Eisenbahn-Verwaltungen bestehen und werden auch in der Zukunft ihre Stellung in gleicher Weise behaupten.

IV. Verfassung, Gerichts-Organisation und Gesetzeskunde.

I. Deutsches Reich.

Aus einer Vereinigung der süddeutschen Staaten mit dem im Jahre 1867 gegründeten Norddeutschen Bund ging das deutsche Reich hervor, dessen Verfassung auf den Bestimmungen der norddeutschen Bundesverfassung sich aufbaute und in der „Verfassungsurkunde für das deutsche Reich“ niedergelegt ist, welch letztere dem ersten deutschen Reichstage, der nach Errichtung des deutschen Reichs zusammentrat, am 21. März 1871 vorgelegt wurde.

Unter Verfassung des deutschen Reiches sind daher diejenigen, in gegenseitiger Uebereinstimmung der verbündeten deutschen Staaten festgesetzten, grundlegenden und organisatorischen Bestimmungen zu verstehen, welche in der Verfassungsurkunde zum Ausdrucke gelangt sind.

„Verfassungsurkunde“ läßt sich daher folgendermaßen definiren:

„Unter Verfassungsurkunde versteht man ein Gesetz, das den ganzen Inhalt der Verfassung in sich enthält, bezw. aufnimmt.“

Durch die Reichsverfassung wurde eine Reihe von Angelegenheiten der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben zugewiesen (Art. 4 der Reichsverfassung). Hievon sind insbesondere zu nennen:

1. Die Bestimmungen über Freizügigkeit, Heimaths- und Niederlassungs-Verhältnisse, Staatsbürgerrecht, Paßwesen und Fremdenpolizei und über den Gewerbebetrieb, einschließlich des Versicherungswesens, desgleichen über die Colonisation und Auswanderung nach außerdeutschen Ländern.

   (In Bayern ist die Ordnung der Heimaths- und Niederlassungs-Verhältnisse Reservatrecht.)
2. Die Zoll- und Handelsgesetzgebung und die für die Zwecke des Reiches zu verwendenden Steuern.
3. Die Ordnung des Maß-, Münz- und Gewichtssystems nebst Feststellung der Grundsätze über die Emission von fundirtem und unfundirtem Papiergeld.
4. Die allgemeinen Bestimmungen über das Bankwesen.
5. Die Erfindungspatente.

6. Der Schutz des geistigen Eigenthums.
7. Das Eisenbahnwesen (in Bayern Reservatrecht)* und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs.
8. Das Post- und Telegraphenwesen (in Bayern und Württemberg Reservatrecht).**
9. Die gemeinsame Gesetzgebung über das gesammte bürgerliche Recht, das Strafrecht und das gerichtliche Verfahren.
10. Das Militärwesen des Reiches und die Kriegsmarine.
11. Maßregeln der Medizinal- und Veterinärpolizei.
12. Die Bestimmungen über die Presse und das Vereinswesen.

Sämmtliche Staaten des Bundes haben gleiche Rechte, nur einigen, insbesondere Bayern und Württemberg sind gewisse Sonderrechte (Reservatrechte) eingeräumt.

Auch Elsaß-Lothringen nimmt eine Sonderstellung ein; es ist ein Unterthanenland des ganzen Reiches.

Deutschland bildet ein Zollgebiet, umgeben von gemeinsamer Zollgrenze mit freiem Verkehr im Innern.

Der Ertrag der Zölle, der Salz- und Tabaksteuer, Rübenzuckersteuer fließt in die Reichskassa, ebenso der Ertrag der Bier- und Brandweinsteuer.

Seiner Staatsform nach ist das deutsche Reich ein Bundesstaat; die Organe desselben sind der Kaiser, der Bundesrath, der Reichstag und der Reichskanzler.

a) Der Kaiser.

Das Präsidium des Bundes steht dem Könige von Preußen zu, welcher den Namen „Deutscher Kaiser" führt.

Der Kaiser übt die ihm in der Verfassung gewährten Regierungsrechte aus, wie: Berufung, Eröffnung, Vertagung und Schließung des Bundesrathes und des Reichstages, Ernennung der Reichsbeamten; ferner ist der Kaiser oberster Kriegsherr und hat das Reich nach außen zu vertreten, im Namen des Reiches Krieg zu erklären und Frieden zu schließen, ersteres jedoch, außer im Falle eines Angriffskrieges gegen das Reich, nur mit Zustimmung des Bundesrathes, sowie völkerrechtliche Verträge abzuschließen; ferner ist er berechtigt (aber auch verpflichtet), die Gesetzesvorlagen nach Maßgabe der Beschlüsse des Bundesrathes an den Reichstag zu bringen, die Reichsgesetze auszufertigen und zu verkünden und ihre Ausführung zu überwachen.

---

* Art. 46 Abs. 2 der Reichsverfassung; nach Abs. 3 loc. cit. steht jedoch dem Reiche auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen über die Construction und über Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

** Art. 52 der Reichsverfassung.

Die Person des Kaisers ist heilig und unverletzlich und er ist für seine Regierungshandlungen nicht verantwortlich.

Der Kaiser als solcher besitzt keine Civilliste und hat keinen Hofstaat.

b) Der Bundesrath.

Der Bundesrath ist eine Versammlung der Vertreter der Mitglieder des Bundes, d. h. der zum Reiche verbündeten Staaten.

Da die Staaten von sehr verschiedener Größe und Machtstellung, sind auch die Zahl der Stimmen, welche den einzelnen Staaten im Bundesrathe zukommen, nicht gleich

Es führt nämlich Preußen im Bundesrathe 17 Stimmen, Bayern 6, Württemberg und Sachsen je 4, Baden und Hessen je 3, Mecklenburg, Schwerin und Braunschweig je 2, die übrigen Staaten je 1 Stimme. Die Gesammtzahl der Stimmen ist 58, die der verbündeten Staaten 25. Jedes Mitglied des Bundes kann so viele Bevollmächtigte zum Bundesrathe schicken, als es Stimmen führt, jedoch kann die Gesammtheit der zuständigen Stimmen nur einheitlich abgegeben werden.

Der Bundesrath ist einer der gesetzgebenden Faktoren des Reiches; denn die Reichsgesetze entstehen durch übereinstimmenden Beschluß des Bundesrathes und des Reichstages.

Vom Reichstag unterscheidet sich der Bundesrath hauptsächlich dadurch, daß die einzelnen Bundesrathsbevollmächtigten von den Regierungen beauftragt sind, in gewissem Sinne zu wirken und abzustimmen. Sie vertreten also die deutschen Regierungen, während der Reichstag das deutsche Volk vertritt.

Dem Bundesrath kommt des weiteren zu, Gesetzesentwürfe auszuarbeiten, Verordnungen zu erlassen, den Reichstag mit Zustimmung des Kaisers aufzulösen, das Finanzwesen des Reiches zu controliren &c.

c) Der Reichstag.

Der deutsche Reichstag ist eine Versammlung von Vertretern des deutschen Volkes; dieselben gehen aus allgemeinen und direkten Wahlen mit geheimer Abstimmung hervor.

Die Gesammtzahl der Abgeordneten beträgt 397. Es soll nämlich in jedem Bundesstaate auf durchschnittlich 100,000 Seelen ein Abgeordneter gewählt werden.

Wahlberechtigt ist jeder 25 Jahre alte Reichsangehörige in dem Bundesstaate, wo er seinen Wohnsitz hat. Ausgenommen sind Concursschuldner, Personen, die unter Vormundschaft oder Curatel stehen oder denen durch richterliches Urtheil der Vollgenuß der staatsbürgerlichen Rechte entzogen ist, sowie Personen, die eine Armenunterstützung aus öffentlichen oder Gemeindemitteln beziehen,

oder im letzten Jahre vor der Wahl bezogen haben; für Militärpersonen ruht das Wahlrecht.

Wählbar zum Reichstagsabgeordneten ist jeder, der wählen kann, selbst eine Militärperson, doch muß der Gewählte einem deutschen Staate seit mindestens einem Jahre angehören.

Die Mitglieder des Reichstages erhalten für ihre Funktion keinerlei Vergütung; doch werden ihnen zu jeder Session Eisenbahnfreikarten zugestellt.

Die Legislaturperiode des Reichstags dauert 5 Jahre.

Der Reichstag wählt seinen Präsidenten selbst und bestimmt seine Geschäftsordnung. Mitglieder desselben sind während der Dauer der Session von der strafgerichtsichen Untersuchung und Untersuchungshaft befreit.

Der Reichstag übt gemeinschaftlich mit dem Bundesrath das Recht der Gesetzgebung aus, bewilligt Steuern und Anleihen, hat das Recht der Interpellation, d. h. das Recht, Aufschluß zu verlangen von der Reichsregierung über einzelne Angelegenheiten &c.

d) Der Reichskanzler.

Der Reichskanzler ist der oberste Beamte des Reichs; derselbe wird vom Kaiser ernannt und ihm steht der Vorsitz im Bundesrathe und die Leitung der Geschäfte zu. Die Anordnungen und Verfügungen des Kaisers, welche im Namen des Reichs erlassen werden, bedürfen zu ihrer Giltigkeit der Gegenzeichnung des Reichskanzlers, welcher dadurch die Verantwortlichkeit übernimmt.

II. Bayern.

Das Königreich Bayern bildet nach seiner Verfassungsurkunde vom 26. Mai 1818 einen constitutionellen monarchischen Staat.

An dessen Spitze steht der Monarch, der König, welcher im Falle der Minderjährigkeit oder sonstigen Verhinderung von dem nach der Verfassungsurkunde zur Reichsverwesung berufenen Stellvertreter für die Dauer der Regierungsunfähigkeit, bezw. der Verhinderung vertreten wird.

Der König vereinigt alle Rechte der Staatsgewalt in seiner Person, er handelt in eigenem Namen als Haupt des ganzen Volkes; seine Person ist heilig und unverletzlich.

Bei Ausübung seiner Regierungsrechte ist der König gebunden an die Mitwirkung des Ministeriums, sowie der Volksvertretung.

a) Die Ministerien.

In Bayern gibt es sechs Ministerien:

1. Das Ministerium des k. Hauses und des Aeußern;
2. das Ministerium des Innern;

3. das Ministerium des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten (Kultusministerium);
4. das Kriegsministerium;
5. das Justizministerium;
6. das Finanzministerium.

Die Leitung eines jeden der genannten Ministerien liegt in der Hand eines Ministers. Die Minister sind für ihre Handlungen verantwortlich und können unter Anklage gestellt werden.

b) Der Landtag.

Der Landtag steht dem Könige in den gesetzlich vorgesehenen Fällen bei Ausübung der Staatsgewalt zur Seite; ihm obliegt, zur Aufrechthaltung der Verfassung und Ueberwachung der Gesetze mitzuwirken.

Der Landtag besteht aus der Kammer der Abgeordneten und der Kammer der Reichsräthe; die beiden Kammern berathen und stimmen gesondert ab; ein Gesetz entsteht aber nur, im Falle Uebereinstimmung der beiden Kammern vorliegt.

Die Kammer der Reichsräthe ist gebildet aus den Prinzen des k. Hauses, den Kronbeamten, den zwei Erzbischöfen, den Personen, welchen die Reichsrathswürde zukommt 2c.

Die Kammer der Abgeordneten bildet sich aus den von den Staatsangehörigen aus dem Volke gewählten Vertretern, auf 31,500 Einwohner trifft ein Abgeordneter.

Die Wahl der Abgeordneten ist eine indirekte, d. h. die Wahlberechtigten (Urwähler) wählen die sogenannten Wahlmänner und diese wählen die Abgeordneten.

Urwahlberechtigt ist jeder volljährige Bayer, der dem Staate seit mindestens 6 Monaten eine direkte Steuer bezahlt und den Staatsbürgereid geleistet hat, sowie in die gemeindliche Wählerliste eingetragen ist. — Zum Wahlmann kann nur gewählt werden, wer außer den vorstehenden Voraussetzungen das 25., zum Abgeordneten, wer das 30. Lebensjahr zurückgelegt hat.

Ausgeschlossen von der aktiven und passiven Wahlfähigkeit sind:

1. Personen, die unter Curatel stehen oder denen ein Beistand gerichtlich beigegeben ist.
2. Personen, über deren Vermögen das Concursverfahren gerichtlich erklärt ist, während der Dauer dieses Verfahrens.
3. Personen, die eine öffentliche Armenunterstützung beziehen oder innerhalb eines Jahres vor öffentlicher Auslegung der Wählerliste bezogen haben.

Für Personen des Soldatenstandes ruht, so lange sie sich bei der Fahne befinden, das aktive Wahlrecht, dagegen können sie zum Abgeordneten gewählt werden.

Die Dauer der Wahl (Wahlperiode) ist 6 Jahre.

A. Die Gerichte in Deutschland.

1. Begriff und Eintheilung.

Ein Gericht ist diejenige staatliche Behörde, welche zur Ausübung der Rechtspflege bestimmt ist.

Man unterscheidet Civil- und Strafgerichte; ersteren obliegt die Regelung und Entscheidung bestehender Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, letzteren die Untersuchung und Bestrafung von strafrechtlich zu verfolgenden Handlungen.

Für das deutsche Reich ist die Art der Gerichte, ihre Rangordnung untereinander, ihr sachlicher Wirkungskreis (Competenz) geordnet durch das Gerichtsverfassungsgesetz.

Das Verfahren vor den einzelnen Gerichten ist geregelt durch die Prozeßordnungen und zwar ist für das Verfahren vor den Gerichten in Civilstreitigkeiten die Civilprozeßordnung, für das Verfahren in Strafsachen die Strafprozeßordnung maßgebend.

Außerdem wird das Verfahren in Concurssachen (früher Gantsachen) noch speciell geregelt durch die Concursordnung.

Gerichtsverfassungsgesetz, Civilprozeß-, Strafprozeß- und Concurs-Ordnung sind die einheitlich entstandenen sogenannten „Reichsjustizgesetze" vom Jahre 1877, und im ganzen Reiche in Kraft und Geltung seit 1. Oktober 1879.

Die Gerichtsbarkeit wird ausgeübt durch die Richter, d. h. durch rechtsgelehrte Männer, welche nach Erfüllung bestimmter, staatlich normirter Vorbedingungen zur Ausübung des Richteramtes vom Staatsoberhaupte berufen sind.

Die Richter sind unabhängig, d. h. sie sind nur den bestehenden Gesetzen unterworfen und — freiwilligen Rücktritt ausgeschlossen — auf Lebenszeit angestellt.

Die Gerichte sind an sich durchaus selbstständig, stehen aber untereinander in einer gewissen Rangordnung, die eine wechselseitige Ueber- bezw. Unterordnung zur Folge hat. (Instanzenzug.)

Demgemäß unterscheidet man Gerichte erster und Gerichte höherer Instanz.

Die Anrufung höherer Instanzen erfolgt durch die Einlegung von sogen. Rechtsmitteln (Berufung, Revision, Beschwerde).

Die Thätigkeit des Gerichtes ist bedingt durch seine Zuständigkeit.

Zuständigkeit ist die einem Gerichte vom Gesetze gegebene Befugniß, ein gewisses Vorkommniß zur rechtlichen Entscheidung zu bringen.

Die Zuständigkeit ist eine örtliche und eine sachliche.

Sachliche Zuständigkeit ist die Ermächtigung des angerufenen Gerichtes, Sachen *dieser Art* zur Verbescheidung bringen zu

dürfen. Die örtliche Zuständigkeit liegt vor, wenn der vorliegende Fall in den Gerichtsbezirk fällt.

Das Verfahren vor sämmtlichen Gerichten ist ein mündliches und ein öffentliches.

Die in Deutschland eingeführten Gerichte sind im Wesentlichen folgende:

a) **Die Gerichte für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten = Civilgerichte.**

Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten fungiren in Deutschland folgende Gerichte:

α) Als erste Instanz die Amts- und die Landgerichte und zwar erstere für vermögensrechtliche minderwichtige, letztere für in jener Beziehung bedeutendere Rechtsstreitigkeiten.

Vor den Amtsgerichten werden nämlich solche Streitigkeiten entschieden, bei welchen es sich entweder um einen Vermögenswerth bis zum Betrage von 300 Mk. handelt, oder solche, welche einer raschen Erledigung bedürfen und von besonderen örtlichen Verhältnissen abhängen, wie: Lohnstreitigkeiten, Miethstreitigkeiten 2c. 2c.

Die Amtsgerichte sind ferner zuständig für das sogen. Mahnverfahren, sowie für das Entmündigungs- und Aufgebotsverfahren, ferner für das Concursverfahren u. a. m.

Vor den Landgerichten als erster Instanz werden alle jene Proceßsachen entschieden, deren Werthbetrag 300 Mk. übersteigt; auch gehören gewisse Klagen gegen den Reichsfiskus und gegen Reichsbeamte, sowie Ehesachen vor die Landgerichte.

Die Amtsgerichte entscheiden als Einzelngerichte, d. h. in der Besetzung durch einen Richter, den Amtsrichter; bei den Landgerichten bestehen zur Entscheidung von Civilstreitigkeiten Civilkammern, welche mit einem Vorsitzenden und zwei Richtern besetzt sind.

Außerdem können bei den Landgerichten besondere Kammern für Handelssachen gebildet werden. Die Kammern für Handelssachen werden durch ein Mitglied des Landgerichts, möglicherweise einen Amtsrichter, als Vorsitzenden und durch zwei Kaufleute als Handelsrichter gebildet; diesen Kammern obliegt zunächst die Entscheidung in Handels- und Wechselsachen.

β) Als zweite Instanz oder Berufungs- und Beschwerdeinstanz dienen die Landgerichte und die Oberlandesgerichte.*

---

* Bayern hat fünf Oberlandesgerichte und zwar je ein solches in Augsburg, Bamberg, München, Nürnberg und Zweibrücken. Landgerichte bestehen 28 in Bayern. Diese haben ihren Sitz in den Städten: Amberg, Ansbach, Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Deggendorf, Eichstätt, Franken-

Die Landgerichte bilden die zweite Instanz für Endurtheile, welche von den Amtsgerichten ergangen sind.

Die Oberlandesgerichte entscheiden in zweiter Instanz über die Berufung gegen Endurtheile der Landgerichte und über die Beschwerde gegen Entscheidungen der Landgerichte in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten.

Die Entscheidungen der Oberlandesgerichte erfolgen in Senaten, welche mit 5 Richtern, einschließlich des Vorsitzenden, besetzt sind.

Durch die Berufung wird eine nochmalige Verhandlung und Entscheidung herbeigeführt.

γ) Als dritte Instanz in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, Revisions- und Beschwerdeinstanz gegen Urtheile bezw. Entscheidungen der Oberlandesgerichte erscheint das Reichsgericht bezw. in Bayern das Oberste Landesgericht.

Unter den deutschen Staaten hat Bayern allein als obersten Gerichtshof in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, ein „Oberstes Landesgericht“.*

b) **Die Strafgerichte.**

Diesen obliegt die Strafrechtspflege. Die Strafgerichte sind theils solche mit, theils solche ohne bürgerliche Beisitzer (Schöffen, Geschworene).

Die erste Instanz in Strafsachen bilden die Schöffengerichte, welche bei jedem Amtsgerichte gebildet sind, die Strafkammern der Landgerichte, die Schwurgerichte und in einigen Fällen das Reichsgericht.

Vor die Schöffengerichte an den Amtsgerichten gehören Uebertretungen und kleinere Vergehen.

Die Schöffengerichte sind besetzt mit dem Amtsrichter als Vorsitzenden und zwei Laienrichtern (Schöffen).

Die Strafkammern der Landgerichte sind für Vergehen zuständig, die nicht vor die Amtsgerichte gehören, ferner für jene Verbrechen, die im Höchstfalle mit 5 Jahren Zuchthaus bedroht sind.

Die Strafkammern sind in der Hauptverhandlung mit 5 Richtern besetzt, in der Berufungsinstanz bei Uebertretungen und in den Fällen der Privatklage, sowie bei allen sonstigen Entscheidungen mit 3 Richtern. Zur Verurtheilung gehört eine Mehrheit von 4 Stimmen.

---

thal, Fürth, Hof, Kaiserslautern, Kempten, Landau i. Pfalz, Landshut, Memmingen, München I, München II, Neuburg a. D., Nürnberg, Passau, Regensburg, Schweinfurt, Straubing, Traunstein, Weiden, Würzburg, Zweibrücken. Amtsgerichte bestehen in Bayern 270.

* Das k. Oberste Landesgericht hat seinen Sitz in München.

Die Urtheile der Strafgerichte sind anfechtbar mit Berufung oder mit Revision.

Berufung ist zulässig gegen Urtheile der Schöffengerichte, Revision gegen die Urtheile der Strafkammern in erster und zweiter Instanz und der Schwurgerichte.

Berufungsinstanz gegen die Urtheile der Schöffengerichte ist die Strafkammer, Revisionsinstanz gegen Urtheile der Schwurgerichte und gegen die Urtheile der Strafkammern in erster Instanz, soferne die Revision gegen letztere nicht auf Verletzung blos landesgesetzlicher Normen gestützt wird, das Reichsgericht; gegen Urtheile der Strafkammern in zweiter Instanz und in erster Instanz dann, wenn blos landesgesetzliche Normen verletzt sind, das Oberlandesgericht.

Als Beschwerdeinstanz über die Strafkammern der Landgerichte fungiren die Oberlandesgerichte.

α) Die Strafkammern der Landgerichte

sind besetzt in der Hauptverhandlung mit 5 Berufsrichtern; die Leitung der Verhandlungen obliegt dem Vorsitzenden.

Die Strafkammern sind zuständig:

1. für Vergehen, deren Aburtheilung nicht den Schöffengerichten zugewiesen ist;
2. für die mit höchstens fünfjähriger Zuchthausstrafe bedrohten Verbrechen;
3. für sämmtliche Verbrechen der zur Zeit der That noch nicht 18 Jahre alten Personen;
4. für Diebstahl, Hehlerei und Betrug im Rückfall u. a. m.

β) Die Schöffengerichte.

Schöffen sind bürgerliche Beisitzer bei denjenigen Strafgerichten, welche bei den Amtsgerichten des deutschen Reiches gebildet sind.

Die Schöffengerichte bestehen aus dem Amtsrichter und zwei aus dem Volke ausgelosten Schöffen, welche bei der Entscheidung gleiches Stimmrecht haben.

Die Schöffengerichte sind zuständig für die Uebertretungen, ferner für diejenigen Vergehen, welche nur mit Gefängniß bis zu 3 Monaten oder mit Geldstrafen bis zu 600 Mk. allein oder neben Haft bedroht sind, ferner für Beleidigungen und Körperverletzungen, die im Wege der Privatklage verfolgt werden, sodann für einfachen Diebstahl und Betrug, Unterschlagung und Sachbeschädigung bis zum Werthe von 25 Mk., endlich für Begünstigung und Hehlerei, wenn die Handlung, auf welche sich die Begünstigung oder die Hehlerei bezieht, zur Zuständigkeit der Schöffengerichte gehört.

Das gleiche Stimmrecht der Schöffen bezieht sich sowohl auf die Schuld- oder Thatfrage, wie auf die Straf- oder Rechtsfrage, d. h. sie haben sowohl darüber zu entscheiden, ob der Angeklagte eine bestimmte That begangen hat, als auch darüber, ob und wie er zu bestrafen sei.

γ) Die Schwurgerichte.

Schwurgerichte oder Geschworenengerichte sind Gerichte, bei welchen neben rechtsgelehrten Richtern auch Männer aus dem Volke (Laienrichter), Geschworene, an der Rechtssprechung theilnehmen durch Abgabe eines Wahrspruches oder Verdiktes, welches hernach dem Urtheile zu Grunde gelegt werden muß.

Das Geschworenenamt ist ein Ehrenamt.

Die Schwurgerichte sind seit 1848 in Deutschland eingeführt worden.

Nach der jetzigen Gerichtsverfassung des deutschen Reiches sollen die Schwurgerichte über schwere Verbrechen urtheilen. Sie treten bei den Landgerichten zu gewissen Zeiten zusammen und bestehen aus 3 rechtsgelehrten Richtern (Schwurgerichtshof), von welchen einer Vorsitzender ist, und aus 12 Geschworenen (Geschworenenbank).

Für jede Sitzung des Schwurgerichts werden 30 Geschworene ausgelost und aus diesen für jede Hauptverhandlung die nöthigen 12.

Die Geschworenen wählen zur Leitung ihrer Berathungen und Verkündigung des Wahrspruches einen Obmann.

Gegenstand ihrer Berathung ist blos die Thatfrage, Schuldfrage (im Gegensatz zu den Schöffen, die auch über die Rechtsfrage urtheilen), d. h. die Geschworenen urtheilen darüber, ob der Angeklagte schuldig ist oder nicht, worauf im ersteren Falle durch die Berufsrichter das Strafmaß ausgesprochen, im letzteren Falle aber die Freisprechung verkündet wird. Die Geschworenen beantworten die ihnen vorgelegten Fragen nur mit Ja und Nein.

Ihr Wahrspruch wird im Sitzungssaale vom Obmann bekannt gegeben, welcher vorher die Worte spricht: „Auf Ehre und Gewissen bezeuge ich als Obmann den Wahrspruch der Geschworenen!“

Auf Grund dieses Wahrspruches wird sodann vom Gerichtshof das Urtheil erlassen.

δ) Die Staatsanwälte.

Die Staatsanwaltschaft ist diejenige Behörde, der das Recht und die Pflicht der Betheiligung in allen denjenigen Fällen der Rechtspflege zusteht, in welchen ein öffentliches Interesse in Frage kommt. Da das öffentliche Interesse vorwiegend auf dem Gebiete des Strafrechtes in Frage kommt, entwickelt die Staatsanwaltschaft

ihre Thätigkeit vorwiegend im Gebiete des Strafprozesses. Ihre Thätigkeit beruht hier in der Erhebung der öffentlichen Klage und in der Durchführung derselben.

Zu diesem Zwecke giebt es bei den Schöffengerichten Amtsanwälte, bei den Landgerichten und Oberlandesgerichten Staatsanwälte, beim Reichsgericht Reichsanwälte. Die staatsanwaltschaftlichen Geschäfte vor den Schwurgerichten besorgen die Staatsanwälte des betr. Landgerichts. Der Staatsanwalt hat Parteirolle, d. h. wenn der Staatsanwalt seine Anklageschrift eingereicht hat, wird er zu einer Partei; die Leitung und Entscheidung gebührt dann dem Gerichte.

ε) Vertheidigung.

Der Beschuldigte kann sich in jeder Lage des Verfahrens des Beistandes eines Vertheidigers bedienen.

In gewissen Fällen muß ein Vertheidiger für den Beschuldigten auftreten und zwar:

1. in allen Sachen, welche vor dem Reichsgericht in erster Instanz oder vor dem Schwurgericht verhandelt werden.
2. In Sachen, welche vor der Strafkammer des Landgerichts in erster Instanz verhandelt werden, dann wenn:
   a) der Angeklagte taub oder stumm ist;
   b) wenn er das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet hat;
   c) wenn ein Verbrechen in Frage steht und der Beschuldigte die Bestellung eines Vertheidigers beantragt.

Man unterscheidet „Wahlvertheidiger" und „bestellte Vertheidiger". Ersterer ist derjenige, welchen der Beschuldigte selbst wählt, letzterer der, welcher vom Vorsitzenden des Gerichts von Amtswegen bestellt wird.

Zum Vertheidiger gewählt werden kann jeder bei einem deutschen Gerichte zugelassene Rechtsanwalt, als Vertheidiger bestellt werden kann neben einem Rechtsanwalt auch ein Justizbeamter, der nicht Richter ist, sowie ein Rechtskundiger, welcher die erste Justizprüfung bestanden hat (Rechtspraktikant).

Der Vertheidiger steht im Allgemeinen dem Staatsanwalte gleichberechtigt gegenüber.

2. Verfahren.

a) In Strafsachen.

Das Verfahren in Strafsachen ist geregelt durch die Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877.

Für das Verfahren in Strafsachen ist zuständig das Gericht, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen wurde oder in

welchem der Thäter seinen Wohnsitz hat, eventuell in welchem er ergriffen wird.

Sobald eine strafbare Handlung begangen und der Thäter ermittelt ist, wird seitens des Staatsanwaltes die öffentliche Anklage erhoben durch Einreichung einer Anklageschrift bei dem Gerichte, in gewissen schweren Fällen durch den Antrag auf Eröffnung der Voruntersuchung durch den Untersuchungsrichter.

Nach Einreichung der Anklageschrift beschließt das Gericht, ob das Hauptverfahren zu eröffnen sei oder nicht. Während letzteren Falles der Angeklagte außer Verfolgung gesetzt wird, falls eine Voruntersuchung stattfand, erfolgt im ersteren Falle die Hauptverhandlung über den Angeklagten bezüglich des ihm zur Last gelegten Reates.

Als Beweismittel kommen hier in Betracht: Zeugen, Sachverständige, Urkunden und Augenschein.

Zur Sicherung des Beweises und Verhinderung der Flucht ist einerseits Durchsuchung und Beschlagnahme bei dem Angeschuldigten, andererseits ist auch dessen Verhaftung und Vorführung gestattet.

Ueber die Zusammensetzung der einzelnen Strafgerichte und ihrer Befugnisse siehe die vorhergehenden Erörterungen.

b) **In Civilsachen.**

α) Gerichtsstand und Gerichtspersonen.

Wer in einer Rechtssache gegen Jemand gerichtlich auftreten (klagen) will, muß zunächst wissen, an welches Gericht er zu gehen hat. Bei jenem Gerichte, bei welchem Jemand verklagt werden kann, hat derselbe seinen Gerichtsstand. Wo Jemand seinen Gerichtsstand hat, ist durch das Gesetz bestimmt.

Für die meisten Klagen ist der Wohnsitz des Beklagten bezüglich des Gerichtsstandes maßgebend (allgemeiner Gerichtsstand, im Gegensatz zu dem besonderen Gerichtsstand für gewisse im Gesetze näher bezeichnete Fälle).

Demnach muß man seine Klage beim Amtsgerichte, zu dem der Wohnsitz des Gegners gehört, einreichen, wenn es sich um geringe Streitsachen handelt (bei Geldwerth bis zu 300 Mark), sonst beim Landgerichte in dessen Bezirk der Gegner wohnt. Der Kläger hat, wie man sich auszudrücken pflegt, den Beklagten an seinem Gerichtsstand aufzusuchen.

Die Ehefrau hat denselben Gerichtsstand wie der Ehemann, die Kinder denselben wie ihr Vater (uneheliche Kinder den der Mutter), Gemeinden, Corporationen, Gesellschaften 2c. haben ihren Gerichtsstand da, wo sie ihren Sitz haben, welcher in der Regel durch das Statut bestimmt ist. Für Klagen, die sich auf Grund

und Boden oder sonstige unbewegliche Sachen beziehen, ist dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Sache liegt (ausschließlicher dinglicher Gerichtsstand).

β) Die Parteien.

In einem Rechtsstreit nennt man die streitenden Theile Parteien. Partei sein kann jede physische oder juristische Person, die überhaupt Vermögen besitzen kann; als Partei vor Gericht handeln kann nur eine physische Person und nur insoweit, als sie sich durch Verträge verpflichten kann.

Nicht fähig zur Führung eines Prozesses (nicht prozeßfähig) sind demnach Kinder, Geisteskranke, gerichtlich erklärte Verschwender und andere unter Curatel stehende Personen, minderjährige Hauskinder, sowie juristische Personen. Alle nicht prozeßfähigen Parteien werden im Prozesse durch „gesetzliche Vertreter" vertreten. (Vormund, Vorstand einer Corporation ꝛc.)

Vor den Landgerichten und den höheren Gerichten müssen die Parteien durch Rechtsanwälte vertreten sein. Bei den Amtsgerichten dagegen kann jede Partei ihren Prozeß entweder selbst führen oder durch jede andere prozeßfähige Person (auch Nichtanwalt) als Bevollmächtigten führen lassen.

Die unterliegende Partei muß die Prozeßkosten zahlen, insbesondere auch die der Gegenpartei erwachsenen Kosten und Auslagen erstatten.

γ) Die Rechtsanwälte.

Rechtsanwälte sind rechtsgelehrte Männer, welche die Befugnis und Aufgabe haben, vor den zuständigen Gerichten Rechtssachen im Namen und Auftrage Anderer zu führen. Die Aufgabe derselben ist theils die Vertretung der Partei vor Gericht, theils die Unterstützung als Rechtsbeistand vor Gericht.

Bei einem Civilstreitverfahren vor einem Landgericht, sowie vor den diesen übergeordneten Gerichten muß jede Partei sich eines bei dem betreffenden Gerichte zugelassenen Anwaltes zur Vertretung bedienen (sog. Anwaltszwang). Ihre Stellung und Thätigkeit ist für das ganze deutsche Reich geregelt durch die Rechtsanwaltordnung vom 1. Juli 1878. Als Rechtsanwälte können nur Persönlichkeiten zugelassen werden, welche die Fähigkeit zur Ausübung des Richteramtes erlangt haben.

δ) Gang des Verfahrens.

Das ganze Verfahren bei Prozessen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ist für das deutsche Reich durch die Civilprozeßordnung vom 30. Januar 1877 geregelt. Durch sie wurde auf dem

wichtigen Gebiete des Prozesses die längst erwünschte Einheitlichkeit herbeigeführt.

Als Hauptgrundsätze des Verfahrens kommen folgende in Betracht:

Das Streitverhältniß haben die Parteien dem Richter vorzutragen; der Prozeß ist mündlich und öffentlich. Für Herbeischaffung des Beweismaterials haben ebenfalls die Parteien zu sorgen.

Der Richter darf nie mehr oder etwas anderes zuerkennen, als beantragt ist.

Die Klage wird erhoben durch Zustellung eines Klageschriftsatzes, in amtsgerichtlichen Sachen kann dieselbe schriftlich eingereicht oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers gegeben werden.

ε) Der Beweis.

Wenn eine Partei die Behauptung der anderen bestreitet, so muß der Richter ermitteln, welche Partei das Wahre behauptet.

Das Mittel, um diese Kenntniß zu erlangen, ist der Beweis. Der Beweis ist von der behauptenden Partei zu führen.

Im Civilprozeß kommt es nur auf die formelle Wahrheit an, d. h. dem Richter gilt für wahr, was die Parteien unter sich für wahr gelten lassen wollen. Ist die bestrittene Thatsache notorisch, d. h. gerichtsbekannt, so bedarf sie auch keines Beweises mehr.

Als Beweismittel kommen im Prozesse in Betracht: Zeugen, Sachverständige, Urkunden, Eid und Augenschein.

ζ) Die Zeugen.

Zeugen sind Personen, die am Prozesse nicht betheiligt sind und vor Gericht über Thatsachen, die sie selbst wahrgenommen haben, aussagen. Die Pflicht Zeugnis abzulegen, wenn man dazu aufgefordert wird, ist eine allgemeine Staatsbürgerpflicht.

Zur Verweigerung des Zeugnisses sind nur berechtigt: wer mit einer Partei verlobt, verheirathet, durch nahe Verschwägerung oder nahe Verwandtschaft verbunden ist; Geistliche hinsichtlich dessen, was ihnen als Seelsorger anvertraut ist; Personen, die durch Amt, Stand oder Beruf oder durch gesetzliche Vorschrift zur Verschwiegenheit verpflichtet sind (Amtsgeheimnis).

Das Recht der Zeugnißverweigerung besteht auch für Bahnbeamte und -Bedienstete in dienstlichen Angelegenheiten; dieselben sind zur Zeugnißablegung verpflichtet, wenn sie von der vorgesetzten Behörde von der Amtsverschwiegenheit entbunden werden.*

Ferner können das Zeugniß verweigern: wer von der Beantwortung von Fragen (für sich oder Angehörige) Vermögensschaden,

* Zuständig zur Entbindung vom Amtsgeheimnisse hinsichtlich sämmtlicher Angehörigen der Staatseisenbahnen ist die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Unehre oder strafrechtliche Verfolgung zu erwarten hätte; ebenso wer durch die Zeugenaussagen ein Kunst- oder Gewerbegeheimnis preisgeben würde.

Ueber die Rechtmäßigkeit der Zeugnißverweigerung entscheidet das Prozeßgericht

Jeder Zeuge ist vor seiner Vernehmung zu beeidigen. Unbeeidigt sind nur zu vernehmen:

Personen, welche das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben (noch nicht eidesmündig sind) oder welche von dem Wesen und der Bedeutung des Eides keine genügende Vorstellung haben; sodann im Allgemeinen die zur Verweigerug des Zeugnisses berechtigten, ferner diejenigen, welche nach den Bestimmungen der Strafgesetze eidesunfähig sind, und endlich Zeugen, welche am Ausgange des Prozesses unmittelbar betheiligt sind.

η) Sachverständige

sind technisch gebildete Personen, welche dem Richter aus dem vorliegenden Material auf Grund fachmännischer Bildung Wahrnehmungen und Schlußfolgerungen hieraus mittheilen. Auch die Sachverständigen haben einen Eid zu leisten.

ϑ) Die Urkunden.

Urkunden sind Gegenstände, welche etwas zu bezeugen geeignet sind, also in der Regel Schriftstücke (aber auch Bilder, Grabsteine ꝛc.).

Man unterscheidet öffentliche und Privaturkunden und versteht unter öffentlichen jene, die von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Amtsperson (z. B. Notare) innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises in vorgeschriebener Form aufgenommen sind.

Oeffentliche Urkunden gelten als echt, bis das Gegentheil bewiesen ist. Privaturkunden gelten nur dann als echt, wenn die Echtheit der Namensunterschrift des Ausstellers feststeht.

ι) Der Eid.

Der Eid ist eine feierliche Versicherung der Wahrheit unter Anrufung Gottes. Der als Beweismittel im Civilprozeß dienende Eid heißt der „Parteien-Eid". Er wird entweder von einer Partei der anderen zugeschoben („zugeschobener Eid") oder vom Richter einer Partei auferlegt („richterlicher Eid").

Durch Leistung des Eides wird die beschworene Thatsache voll bewiesen. Wird der Eid verweigert, so gilt das Gegentheil der zu beschwörenden Thatsache als voll bewiesen.

ϰ) Der Augenschein.

Der Richter kann sich von einem Zustande auch durch Besichtigung und Untersuchung überzeugen und spricht man in diesem Falle von dem Beweismittel des Augenscheines.

c) **Die freiwillige Gerichtsbarkeit.**

Sie bildet den Gegensag zu der streitigen Gerichtsbarkeit. Man versteht darunter die Mitwirkung öffentlicher Behörden, insbesondere der Gerichte und Urkundenspersonen, bei Begründung oder Aenderung von Rechtsverhältnissen privater Natur, sei es zum Zwecke größerer Sicherheit der zu treffenden Vereinbarung oder im öffentlichen Interesse; diese Mitwirkung ist in manchen Fällen eine absolut nothwendige, so daß bei deren Mangel das Rechtsgeschäft ungiltig ist, z. B. Verkauf und Verpfändung von Immobilien, oder sie ist eine in die Willkür der Parteien gesetzte.

Die freiwillige Gerichtsbarkeit zeigt sich ferner auch noch in einer dauernden Aufsicht, wie beim Vormundschaftswesen; sie erstreckt sich vor allem auf die Gebiete des Hypotheken-, des Depositen- und des Verlassenschaftswesens.

Zu den zur Ausübung der freiwilligen Gerichtsbarkeit insbesondere berufenen Urkundenspersonen gehören vor allem die Notare. Diese sind staatlich angestellte Beamte, welchen öffentlicher Glaube zukommt, d. h. welche durch diese ihre Eigenschaft den von ihnen innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse aufgenommenen Urkunden (Notariatsurkunden) den Charakter öffentlicher Urkunden verleihen.

B. Die Verwaltung.

1. Aufgaben der Verwaltung.

Verwaltung im weiteren Sinne ist die gesammte Regierungsthätigkeit in einem Staate.

Verwaltung im engeren und eigentlichen Sinne ist diejenige Staatsthätigkeit, welche sich auf den höchsten und eigentlichen Zweck eines Staates, nämlich auf die Förderung und Pflege des individuellen Wohles des einzelnen Staatsbürgers, erstreckt.

In diesem Sinne genommen, spricht man auch von innerer Verwaltung (im Gegensatz zu äußerer Verwaltung oder Diplomatie).

Gegenstand der inneren Verwaltung sind im allgemeinen:

1. staatsrechtliche Angelegenheiten,
2. Militärangelegenheiten,
3. Kirchensachen,
4. Schulsachen,
5. allgemeine Landespolizei,
6. Gemeinde- und Stiftungswesen.

Um die Aufgaben der Verwaltung zu verstehen, muß man wohl unterscheiden zwischen Gesetzgebung und Verwaltung.

Die Verwaltung muß nothwendig sich auf das beschränken, was ihr durch die Gesetzgebung erlaubt ist; innerhalb dieser Grenze richtet sich ihre Thätigkeit nach Zweckmäßigkeitsgründen.

Da es verschiedene politische Gebilde gibt (Reich, Staaten, Provinzen, Kreise, Gemeinden ꝛc.), so gibt es auch für diese einzelnen Gebilde besondere Verwaltungen; denn jedes dieser politischen Gebilde muß seine Verwaltung haben. Demnach unterscheiden wir in Deutschland eine Reichsverwaltung, die ausgeübt wird von der Reichsregierung und ihren Behörden; ferner eine Verwaltung der einzelnen Staaten; eine Verwaltung der Provinzen, eine Kreis- und Bezirksverwaltung, eine Gemeindeverwaltung.

Die Verwaltungsbehörden lassen sich scheiden in allgemeine und besondere Verwaltungsbehörden. Erstere sind jene, welche die regelmäßige Competenz für alle Geschäftsangelegenheiten eines Ressorts haben; letztere jene, welchen Angelegenheiten besonderer Art, z. B. von einer besonderen technischen Natur, zur Behandlung überwiesen sind. (Allgemeine Behörden sind z. B. Bezirksämter, Kreisregierungen, besondere die Bauämter). Sodann unterscheidet man zwischen Stellen und Behörden im engeren Sinne.

Unter Behörden in diesem engeren Sinne versteht man die Behörden unterster Instanz (Bezirksämter, Gemeindebehörden z. B.).

Stellen nennt man die Behörden mittlerer und höchster Instanz. Unter den Stellen unterscheidet man wieder Kreisstellen, das sind die den Ministerien unmittelbar untergeordneten Verwaltungsbehörden des Regierungsbezirks; und Centralstellen, das sind Behörden, welche in unmittelbarer Unterordnung unter ein Ministerium den ihnen zugewiesenen Geschäftskreis für das ganze Königreich leiten. (Direktion der Posten, Generaldirektion der Eisenbahnen.) Höchste Stellen nennt man die Ministerien und den Staatsrath.

2. Behörden der Verwaltung.

a) Reichsverwaltung und Reichsbehörden.

An der Spitze der Reichsverwaltung steht der Reichskanzler. Er hat ein ihm unmittelbar untergeordnetes Bureau, die sogenannte Reichskanzlei, durch welche er mit den Vorständen der einzelnen Reichsverwaltungsbehörden verkehrt.

Die Reichsbehörden sind folgende:

I. Centralverwaltungsstellen:

1. Reichsamt des Innern,
2. Auswärtiges Amt,
3. Admiralität,

4. Reichspostamt,
5. Reichsjustizamt,
6. Reichsamt für Verwaltung der Reichseisenbahnen,
7. Reichseisenbahnamt,
8. Reichsschatzamt,
9. Reichsbankdirektorium.

II. Selbständige Finanzbehörden des Reiches:

1. Rechnungshof des deutschen Reiches, als welcher die königlich preußische Oberrechnungskammer fungirt.

2. Reichsbankcuratorium und Reichsbankcommissäre.

3. Reichsschuldenverwaltung und Reichsschuldencommissär, als welch' letztere die königlich preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden fungirt.

4. Verwaltung des Reichsinvalidenfonds.

III. Richterbehörden des Reiches:

1. Civil- und Strafgerichte:
   a) Reichsgericht in Leipzig,
   b) Reichsconsulargerichte;
2. Disciplinargerichte für die Reichsbeamten;
3. Verwaltungsgerichte:
   a) Bundesamt für Heimathwesen,
   b) das verstärkte Reichseisenbahnamt,
   c) Reichspatentamt,
   d) Reichsoberseeamt,
   e) Reichsrayoncommission.
   f) Reichsversicherungsamt.

b) **Die Verwaltungsbehörden in Bayern.**

Die Funktionen der Verwaltungsbehörden werden ausgeübt von Verwaltungsbeamten. Diese sind festbesoldete und berufsgemäß ausgebildete Staatsbeamte, welche nach Erfüllung bestimmter staatlich normirter Vorbedingungen vom Staatsoberhaupte, aber nicht unabsetzbar, angestellt werden. Doch können dieselben nur gegen Gewährung einer gesetzlichen Pension oder durch ein besonderes gerichtliches oder disciplinäres Verfahren entfernt werden.

Man spricht in Bayern von Kreis-, Distrikts- und Gemeindeverwaltung. Bayern zerfällt nämlich in 8 Kreise; an der Spitze der Verwaltung jedes Kreises steht eine Kreisregierung; ihr gegenüber wird in gesetzlich bestimmten Angelegenheiten die Kreisbevölkerung durch Landräthe vertreten (Kreisverwaltung).

Die Kreise zerfallen wieder in Verwaltungsdistrikte (Bezirksämter), bei deren Verwaltung in bestimmten Fällen die Be-

völkerung durch Distriktsräthe vertreten ist (Distriktsverwaltung). (In Bayern bestehen 151 Bezirksämter.)

Die Distrikte hinwiederum zerfallen in eine Anzahl von Gemeinden. Diese sind die kleinsten politischen Körper im Staate. Es ist ein Grundsatz des neueren Verfassungsrechtes, den Gemeinden die Selbstverwaltung zu lassen in solchen Dingen, welche blos die örtlichen Verhältnisse betreffen (Gemeindeverwaltung).

Eine Oberaufsicht des Staates ist aber dabei nicht zu entbehren.

In den rechtsrheinischen Städten wird die Gemeindeverwaltung ausgeübt durch den Bürgermeister und eine collegiale Behörde, den Magistrat mit dem Bürgermeister an der Spitze; die Bürgerschaft ist vertreten durch ein Collegium der Gemeindebevollmächtigten.

In den Landgemeinden rechts des Rheines wird die Verwaltung von dem Gemeindeausschuß und dem Bürgermeister als Verwaltungsbehörden und der Gemeindeversammlung als der Vertretung der Bürgerschaft ausgeübt.

Die Gemeinden der Pfalz (gleichviel ob Stadt- oder Landgemeinde) werden von einem Bürgermeister und dem Gemeinderath verwaltet.

Daneben besteht wie in den Landgemeinden rechts des Rheines zur Vertretung der Gemeinde die Gemeindeversammlung.

C. Die Polizei.

Polizei ist jene Zwangsgewalt, durch welche der Staat sich und seine Verwaltung sowohl als auch seine Angehörigen vor Gefährdungen durch Menschen schützt.

Man unterscheidet Verwaltungs- und Sicherheitspolizei. Die letztere ist wieder eine höhere und eine niedere Sicherheitspolizei. Die höhere Sicherheitspolizei bezweckt den Schutz der Rechtsordnung gegen die Gewalt der Massen, die niedere richtet sich gegen die einzelne sicherheitsgefährliche Persönlichkeit.

Zur höheren Sicherheitspolizei gehört die Polizei der Versammlungen, Vereine, Volksbewegungen und der Presse. Die Einzelsicherheitspolizei befaßt sich mit den Vorschriften über Controle und Beschränkung der Bewegung des Einzelnen (Fremdenpolizei), sowie mit Wasserpolizei.

Auch für die Thätigkeit der Verwaltung in Bezug auf andere Gegenstände hat man den Namen Polzei, so spricht man von Gesundheitspolizei, Armenpolizei, Sittenpolizei.

In das Gebiet der Gesundheitspolizei fallen: Lebensmittelpolizei, Fleischbeschau, Leichenbestattung, Leichenschau, Impfzwang, Maßregeln gegen ansteckende Krankheiten, Approbationsbestimmungen für Aerzte, Apotheker, Veterinäre, Bader, Hebammen.

Berührungspunkte mit der Gesundheitspolizei zeigen Baupolizei und Feuerpolizei, sowie Gewerbepolizei.

Unter die Armenpolizei fallen die Bestimmungen über die öffentliche Armen- und Krankenpflege durch die Gemeinden und die höheren Gemeindeverbände, die Thätigkeit für Errichtung privater Armen- und Krankeneinrichtungen, sowie auch die polizeilichen Beschränkungen der Eheschließung.

Zu einer inneren Sittlichkeit kann der Staat seine Angehörigen nicht zwingen. Die Polizei muß sich darauf beschränken, gewisse grobe Aergernisse und Verstöße gegen gute Sitten zu verhindern und die Gelegenheit zur Ausdehnung unsittlicher Ausschweifungen einzuschränken. Eine hervorragende Rolle spielen auf diesem Gebiete die Maßregeln gegen die Trunksucht, insbesondere die Einschränkung und Beaufsichtigung der Gastwirthschaften. Andere Mittel sind die Polizeistunde und die strafgesetzlichen Bestimmungen über Ausschreitungen der Trunksucht (Sittenpolizei).

Die Verfassungsurkunde.

Maximilian Joseph
von Gottes Gnaden König von Bayern.

Von den hohen Regentenpflichten durchdrungen und geleitet, haben Wir Unsere bisherige Regierung mit solchen Einrichtungen bezeichnet, welche Unser fortgesetztes Bestreben, das Gesammtwohl Unserer Unterthanen zu befördern, beurkunden.

Zur festeren Begründung desselben gaben Wir schon im Jahre 1808 Unserem Reiche eine seinen damaligen äußeren und inneren Verhältnissen angemessene Verfassung, in welche Wir schon die Einführung einer ständischen Versammlung, als eines wesentlichen Bestandtheiles aufgenommen haben.

Kaum hatten die großen seit jener Zeit eingetretenen Weltbegebenheiten, von welchen kein deutscher Staat unberührt geblieben ist, und während welcher das Volk von Bayern gleich groß im erlittenen Drucke wie im überstandenen Kampfe sich gezeigt hat, in der Akte des Wiener Congresses ihr Ziel gefunden, als Wir sogleich das nur durch die Ereignisse der Zeit unterbrochene Werk mit unverrücktem Blicke auf die allgemeinen und besonderen Forderungen des Staatszweckes zu vollenden suchten: — die im Jahre 1814 dafür angeordneten Vorarbeiten und das Decret vom

2. Februar 1817 bestätigen Unseren hierüber schon früher gefaßten festen Entschluß.

Die gegenwärtige Akte ist, nach vorgegangener reifer und vielseitiger Berathung und nach Vernehmung Unseres Staatsrathes — das Werk Unseres eben so freien als festen Willens.

Unser Volk wird in dem Inhalte desselben die kräftigste Gewährleistung Unserer landesväterlichen Gesinnungen finden.

Freiheit der Gewissen und gewissenhafte Scheidung und Schützung dessen, was des Staates und der Kirche ist;

Freiheit der Meinungen mit gesetzlichen Beschränkungen gegen den Mißbrauch;

Gleiches Recht der Eingeborenen zu allen Graden des Staatsdienstes und zu allen Bezeichnungen des Verdienstes:

Gleiche Berufung zur Pflicht und zur Ehre der Waffen;

Gleichheit der Gesetze und vor dem Gesetze;

Unparteilichkeit und Unaufhaltbarkeit der Rechtspflege;

Gleichheit der Belegung und der Pflichtigkeit ihrer Leistung;

Ordnung durch alle Theile des Staatshaushaltes, reichlicher Schutz des Staatskredits und gesicherte Verwendung der dafür bestimmten Mittel;

Wiederbelebung der Gemeindekörper durch die Wiedergabe der Verwaltung der ihr Wohl zunächst berührenden Angelegenheiten;

Eine Standschaft — hervorgehend aus allen Klassen der im Saate ansässigen Staatsbürger mit den Rechten des Beirathes, der Zustimmung, der Willigung, der Wünsche und der Beschwerdeführung wegen verletzter verfassungsmäßiger Rechte, — berufen, um in öffentlichen Versammlungen die Weisheit der Berathung zu verstärken, ohne die Kraft der Regierung zu schwächen;

Endlich eine Gewähr der Verfassung, sichernd gegen willkürlichen Wechsel, aber nicht hindernd das Fortschreiten zum Bessern nach geprüften Erfahrungen.

Bayern! Dies sind die Grundzüge der aus Unserm freien Entschlusse Euch gegebenen Verfassung, — sehet darin die Grundsätze eines Königs, welcher das Glück seines Herzens und den Ruhm seines Thrones nur von dem Glücke des Zaterlandes und von der Liebe seines Volkes empfangen will!

Wir erklären hiernach folgende Bestimmungen als Verfassung des Königreichs Bayern:

Tit. 1.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Das Königreich Bayern in der Gesammtvereinigung aller älteren und neueren Gebietstheile ist ein souveräner monarchi-

scher Staat nach den Bestimmungen der gegenwärtigen Verfassungsurkunde. *

§ 2. Für das ganze Königreich besteht eine allgemeine, in zwei Kammern abgetheilte Ständeversammlung. **

Tit. 2.

Von dem Könige und der Thronfolge, dann der Reichsverwesung.

§ 1. Der König ist das Oberhaupt des Staates, vereiniget in sich alle Rechte der Staatsgewalt und übt sie unter den von Ihm gegebenen, in der gegenwärtigen Verfassungsurkunde festgesetzten Bestimmungen aus. ***

Seine Person ist heilig und unverletzlich.

§ 2. Die Krone ist erblich in dem Mannesstamme des königlichen Hauses nach dem Rechte der Erstgeburt und der agnatisch-linealischen Erbfolge.

§ 3. Zur Successionsfähigkeit wird eine rechtmäßige Geburt aus einer ebenbürtigen — mit Bewilligung des Königs geschlossenen Ehe erfordert.

§ 4. Der Mannesstamm hat vor den weiblichen Nachkommen den Vorzug, und die Prinzessinnen sind von der Regierungsfolge insolange ausgeschlossen, als in dem königlichen Hause noch ein successionsfähiger männlicher Sprosse oder ein durch Erbverbrüderung zur Thronfolge berechtigter Prinz vorhanden ist.

§ 5. Nach gänzlicher Erlöschung des Mannesstammes und in Ermangelung einer mit einem anderen fürstlichen Hause aus dem deutschen Bunde für diesen Fall geschlossenen Erbverbrüderung geht die Thronfolge auf die weibliche Nachkommenschaft nach eben der Erbfolgeordnung, die für den Mannsstamm festgesetzt ist, über, so daß die zur Zeit des Ablebens des letztregierenden Königs lebenden bayerischen Prinzessinnen oder Abkömmlinge von denselben, ohne Unterschied des Geschlechtes ebenso, als wären sie Prinzen des ursprünglichen Mannsstammes des Bayerischen Hauses, nach dem Erstgeburts-Rechte und der Linealerbfolge-Ordnung zur Thronfolge berufen werden.

Wenn in dem regierenden neuen königlichen Hause wieder Abkömmlinge des ersten Grades von beiderlei Geschlecht geboren

---

* Und der Reichsverfassung — seitdem Bayern im Jahre 1871 ein Glied des deutschen Reiches geworden ist.

** Deren officieller Name ist nunmehr „Landtag", seit im Jahre 1848 die Vertretung nach Ständen in der Abgeordnetenkammer aufgehoben worden ist.

*** Maßgebend sind hiebei jetzt auch noch die Bestimmungen der deutschen Reichsverfassung.

werden, tritt alsdann der Vorzug des männlichen Geschlechts vor dem weiblichen wieder ein.

§ 6. Sollte die Bayerische Krone nach Erlöschung des Mannsstammes an den Regenten einer größeren Monarchie gelangen, welcher seine Residenz im Königreiche Bayern nicht nehmen könnte oder würde, so soll dieselbe an den zweitgebornen Prinzen dieses Hauses übergehen, und in dessen Linie sodann dieselbe Erbfolge eintreten, wie sie oben vorgezeichnet ist.

Kömmt aber die Krone an die Gemahlin eines auswärtigen größeren Monarchen, so wird sie zwar Königin, sie muß jedoch einen Vicekönig, der seine Residenz in der Hauptstadt des Königreiches zu nehmen hat, ernennen, und die Krone geht nach ihrem Ableben an ihren zweitgeborenen Prinzen über.

§ 7. Die Volljährigkeit der Prinzen und Prinzessinnen des königlichen Hauses tritt mit dem zurückgelegten achtzehnten Jahre ein.

§ 8. Die übrigen Verhältnisse der Mitglieder des königlichen Hauses richten sich nach den Bestimmungen des pragmatischen Familiengesetzes.

§ 9. Die Reichsverwesung tritt ein:

a) während der Minderjährigkeit des Monarchen;
b) wenn derselbe an der Ausübung der Regierung auf längere Zeit verhindert ist und für die Verwaltung des Reichs nicht selbst Vorsorge getroffen hat oder treffen kann.

§ 10. Dem Monarchen steht es frei, unter den volljährigen Prinzen des Hauses den Reichsverweser für die Zeit der Minderjährigkeit seines Nachfolgers zu wählen.

In Ermangelung einer solchen Bestimmung gebührt die Reichsverwesung demjenigen volljährigen Agnaten, welcher nach der festgesetzten Erbfolgeordnung der nächste ist.

Wäre der Prinz, welchem dieselbe nach obiger Bestimmung gebührt, selbst noch minderjährig oder durch ein sonstiges Hinderniß abgehalten, die Regentschaft zu übernehmen, so fällt sie auf denjenigen Agnaten, welcher nach ihm der nächste ist.

§ 11. Sollte der Monarch durch irgend eine Ursache, die in ihrer Wirkung länger als ein Jahr dauert, an der Ausübung der Regierung gehindert werden, und für diesen Fall nicht selbst Vorsehung getroffen haben oder treffen können, so findet mit Zustimmung der Stände, welchen die Verhinderungsursachen anzuzeigen sind, gleichfalls die für den Fall der Minderjährigkeit bestimmte gesetzliche Regentschaft statt.

§ 12. Wenn der König nach § 10 den Reichsverweser für den Fall der Minderjährigkeit ernennt, so wird die darüber ausgefertigte Urkunde durch denjenigen Minister, welchem die Ver-

richtungen eines Ministers des königlichen Hauses übertragen sind, im Hausarchiv bis zum Ableben des Monarchen aufbewahrt, und dann dem Gesammtstaatsministerium zur Einsicht und öffentlichen Bekanntmachung vorgelegt. Dem Reichsverweser wird die über seine Ernennung ausgefertigte Urkunde zugleich mitgetheilt.

§ 13. Wenn kein zur Reichsverwesung geeigneter Agnat vorhanden ist, der Monarch jedoch eine verwittibte Königin hinterläßt, so gebührt dieser die Reichsverwesung.

In Ermangelung derselben aber übernimmt sie jener Kronbeamte, welchen der letzte Monarch hiezu ernennt, und wenn von demselben keine solche Bestimmung getroffen ist, so geht sie an den ersten Kronbeamten über, welchem kein gesetzliches Hinderniß entgegensteht.

§ 14. In jedem Falle gebührt einer verwittibten Königin unter der Aufsicht des Reichsverwesers die Erziehung ihrer Kinder nach den in dem Familiengesetze hierüber enthaltenen näheren Bestimmungen.

§ 15. In den im § 9 a und b bezeichneten Fällen wird die Regierung im Namen des minderjährigen oder in der Ausübung der Regierung gehinderten Monarchen geführt.

Alle Ausfertigungen werden in seinem Namen und unter dem gewöhnlichen königlichen Siegel erlassen; alle Münzen mit seinem Brustbilde, Wappen und Titel geprägt.

Der Regent unterzeichnet als „des Königreichs Bayern Verweser".

§ 16. Der Prinz des Hauses, die verwittibte Königin oder derjenige Kronbeamte, welchem die Reichsverwesung übertragen wird, muß gleich nach dem Antritte der Regentschaft die Stände versammeln und in Gegenwart der Staatsminister sowie der Mitglieder des Staatsrathes nachstehenden Eid ablegen:

„Ich schwöre, den Staat in Gemäßheit der Verfassung
„und der Gesetze des Reichs zu verwalten, die Integrität des
„Königreiches und die Rechte der Krone zu erhalten und dem
„Könige die Gewalt, deren Ausübung mir anvertraut ist,
„getreu zu übergeben, so wahr mir Gott helfe und sein
„heiliges Evangelium";

worüber eine besondere Urkunde aufgenommen wird.

§ 17. Der Regent übt während seiner Reichsverwesung alle Regierungsrechte aus, welche durch die Verfassung nicht besonders ausgenommen sind.

§ 18.* Alle erledigten Aemter, mit Ausnahme der Justizstellen, können während der Reichsverwesung nur provisorisch be-

---

* Gesetz vom 26. October 1887:
Die von dem Reichsverweser provisorisch ernannten Beamten sind während der Reichsverwesung nach Maßgabe der IX. Verfassungs-Beilage zu behandeln.

setzt werden. Der Reichsverweser kann weder Krongüter veräußern oder heimgefallene Lehen verleihen, noch neue Aemter einführen.

§ 19. Das Gesammtstaatsministerium bildet den Regentschaftsrath und der Reichsverweser ist verbunden, in allen wichtigen Angelegenheiten das Gutachten desselben zu erholen.

§ 20. Der Reichsverweser hat während der Dauer der Regentschaft seine Wohnung in der königlichen Residenz und wird auf Kosten des Staates unterhalten; auch werden ihm nebstdem zu seiner eigenen Verfügung jährlich zweimalhunderttausend Gulden in monatlichen Raten auf die Staatskasse angewiesen.*

§ 21. Die Regentschaft dauert in den im § 9 bemerkten zwei Fällen — im ersten bis zur Großjährigkeit des Königs und im zweiten bis das eingetretene Hinderniß aufhört.

§ 22. Nachdem die Regentschaft beendigt ist und der in die Regierung eintretende neue König den feierlichen Eid (Tit. X § 1) abgelegt hat, werden alle Verhandlungen der Regentschaft geschlossen und der Regierungsantritt des Königs wird in der Residenz und in dem ganzen Königreiche feierlich kund gemacht.

Titel III.

Von dem Staatsgute.

§ 1. Der ganze Umfang des Königreichs Bayern bildet eine einzige untheilbare, unveräußerliche Gesammtmasse aus sämmtlichen Bestandtheilen an Landen, Leuten, Herrschaften, Gütern, Regalien und Renten mit allem Zubehör.

Auch alle neuen Erwerbungen aus Privatmitteln, an unbeweglichen Gütern, sie mögen in der Haupt- oder Nebenlinie geschehen, wenn der erste Erwerber während seines Lebens nicht

---

und erreichen insbesondere, soferne die provisorische Ernennung zugleich die erste Anstellung bildet, nach Ablauf einer dreijährigen Dienstzeit das Diensteesdefinitum. Diejenigen provisorisch ernannten Beamten, welche sich bei Beendigung der Reichsverwesung im Besitze des Definitivums befinden, behalten die hienach erworbenen Pensions- und Heimathsrechte für sich und ihre Angehörigen auch für den Fall, daß die von dem Reichsverweser ausgegangenen Ernennungen widerrufen werden sollten.

Unter Krongütern sind die nach dem Gesetz vom 1. Juli 1834, die Festsetzung einer permanenten Civilliste betr., für den Dienst des k. Hofes bestimmten königlichen Schlösser und Gutscomplexe mit der Maßgabe zu verstehen, daß bezüglich der Veräußerung und Veränderung einzelner Bestandtheile derselben die Bestimmungen in Tit. III § 6 der Verfassungsurkunde Anwendung finden.

Das Verbot der Einführung neuer Aemter bezieht sich nicht auf Aemter, welche im Vollzuge von Gesetzen oder nach vorgängiger Einvernahme des Landtags zu errichten sind.

* Siehe Art. 8 des Civilliste-Gesetzes v. 1. Juli 1834.

darüber verfügt hat, kommen in den Erbgang des Mannsstammes und werden als der Gesammtmasse einverleibt angesehen.

§ 2. Zu dem unveräußerlichen Staatsgute, welches im Falle einer Sonderung des Staatsvermögens von der Privatverlassenschaft in das Inventar der letzteren nicht gebracht werden darf, gehören:

1. Alle Archive und Registraturen;
2. alle öffentlichen Anstalten und Gebäude mit ihrem Zugehör;
3. alles Geschütz, Munition, alle Militärmagazine und was zur Landeswehr nöthig ist;
4. alle Einrichtungen der Hofkapellen und Hofämter mit allen Mobilien, welche der Aufsicht der Hofstäbe und der Hofintendanzen anvertraut und zum Bedarf oder zum Glanze des Hofes bestimmt sind;
5. Alles, was zur Einrichtung oder zur Zierde der Residenzen und Lustschlösser dienet;
5. der Hausschatz und was von dem Erblasser mit demselben bereits vereiniget worden ist;
7. alle Sammlungen für Künste und Wissenschaften, als: Bibliotheken, physikalische, Naturalien- und Münz-Cabinete, Antiquitäten, Statuen, Sternwarten mit ihren Instrumenten, Gemälde- und Kupferstich-Sammlungen und sonstige Gegenstände, die zum öffentlichen Gebrauche oder zur Beförderung der Künste und Wissenschaften bestimmt sind;
8. alle vorhandenen Vorräthe an baarem Gelde und Kapitalien in den Staatskassen oder an Naturalien bei den Aemtern, sammt allen Ausständen an den Staatsgefällen;
9. Alles, was aus Mitteln des Staates erworben wurde.

§ 3. Sämmtliche Bestandtheile des Staatsgutes sind, wie bereits in der Pragmatik vom 20. Oktober 1804 bestimmt war, aus welcher die nach den veränderten Verhältnissen hierüber noch geltenden Bestimmungen in gegenwärtige Verfassungsurkunde übertragen sind, auf ewig unveräußerlich, vorbehaltlich der unten folgenden Modificationen

Vorzüglich sollen, ohne Ausnahme, alle Rechte der Souveränität bei der Primogenitur ungetheilt und unveräußert erhalten werden.

§ 4. Als Veräußerung des Staatsgutes ist anzusehen nicht nur jeder wirkliche Verkauf, sondern auch eine Schenkung unter den Lebenden, oder eine Vergebung durch eine letzte Willensverordnung, Verleihung neuer Lehen, oder Beschwerung mit einer ewigen Last, oder Verpfändung oder Hingabe durch einen Vergleich gegen Annahme einer Summe Geldes.

Auch kann keinem Staatsbürger eine Befreiung von den öffentlichen Lasten bewilligt werden.

§ 5. Die bisher zu Belohnung vorzüglicher dem Staate geleisteter Dienste verliehenen Lehen, Staatsdomänen und Renten sind von obigem Verbote ausgenommen.

Auch steht dem Könige die Wiederverleihung heimfallender Lehen jederzeit frei

Zur Belohnung großer und bestimmter dem Staate geleisteter Dienste können auch andere Staatsdomänen oder Renten, jedoch mit Zustimmung der Stände, in der Eigenschaft als Mannlehen der Krone verliehen werden.

Anwartschaften auf künftige der Krone heimfallende Güter, Renten und Rechte können ebensowenig als auf Aemter oder Würden ertheilt werden.

§ 6. Unter dem Veräußerungsverbote sind ferner nicht begriffen:

1. alle Staatsverhandlungen des Monarchen, welche innerhalb der Grenzen des ihm zustehenden Regierungsrechts nach dem Zwecke und zur Wohlfahrt des Staates mit Auswärtigen oder mit Unterthanen im Lande über Stamm- und Staatsgüter vorgenommen werden, insbesondere was
2. an einzelnen Gütern und Gefällen zur Beendigung eines anhängigen Rechtsstreits gegen Erhaltung oder Erlangung anderer Güter, Renten oder Rechte, oder zur Grenzberichtigung mit benachbarten Staaten, gegen anderen angemessenen Ersatz abgetreten wird;
3. was gegen andere Realitäten und Rechte von gleichem Werthe vertauscht wird;
4. alle einzelnen Veräußerungen oder Veränderungen, welche bei den Staatsgütern dem Staatszwecke gemäß, und in Folge der bereits erlassenen Vorschriften nach richtigen Grundsätzen der fortschreitenden Staatswirthschaft, zur Beförderung der Landeskultur oder sonst zur Wohlfahrt des Landes, oder zum Besten des Staatsärars, und zur Aufhebung einer nachtheiligen Selbstverwaltung für gut befunden werden.

§ 7. In allen diesen Fällen (§ 6) dürfen jedoch die Staatseinkünfte nicht geschmälert, sondern es soll als Ersatz entweder eine Dominicalrente — womöglich in Getreide, dafür bedungen, oder der Kaufschilling zu neuen Erwerbungen oder zur zeitlichen Aushilfe des Schuldentilgungs-Fonds oder zu andern das Wohl des Landes bezielenden Absichten verwendet werden.

Mit dem unter dem Staatsgute begriffenen beweglichen Vermögen (§ 2) kann der Monarch nach Zeit und Umständen zweckmäßige Veränderungen und Verbesserungen vornehmen.

Titel IV.

Von allgemeinen Rechten und Pflichten.

§ 1. Zum vollen Genusse aller bürgerlichen, öffentlichen und Privatrechte in Bayern wird das Indigenat erfordert, welches entweder durch die Geburt oder durch die Naturalisirung nach den näheren Bestimmungen des Ediktes über das Indigenat erworben wird.*

§ 2. Das bayerische Staatsbürgerrecht wird durch das Indigenat bedingt und geht mit demselben verloren.

§ 3. Nebst diesem wird zu dessen Ausübung noch erfordert:

a) die gesetzliche Volljährigkeit;

b) die Ansässigkeit im Königreiche, entweder durch den Besitz besteuerter Gründe, Renten oder Rechte oder durch die Ausübung besteuerter Gewerbe oder durch den Eintritt in ein öffentliches Amt.

§ 4. Kronämter, oberste Hofämter, Civilstaatsdienste und oberste Militärstellen, wie auch Kirchenämter oder Pfründen können nur Eingeborenen oder verfassungsmäßig Naturalisirten ertheilt werden.**

§ 5. Jeder Bayer ohne Unterschied kann zu allen Zivil-, Militär- und Kirchenämtern oder Pfründen gelangen.

§ 6. In dem Umfange des Reichs kann keine Leibeigenschaft bestehen nach den näheren Bestimmungen des Ediktes vom 3. August 1808.***

§ 7. Alle ungemessenen Frohnen sollen in gemessene umgeändert werden und auch diese ablösbar sein.†

§ 8. Der Staat gewährt jedem Einwohner Sicherheit seiner Person, seines Eigenthums und seiner Rechte.

Niemand darf seinem ordentlicheu Richter entzogen werden.

Niemand darf verfolgt oder verhaftet werden, als in dem durch die Gesetze bestimmten Fällen und in der gesetzlichen Form.

---

* Maßgebend ist hiefür jetzt auch das Reichsgesetz über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870, sowie das Reichsgesetz über die Einführung norddeutscher Bundesgesetze in Bayern vom 22. April 1871. (Würzb. Volksausg. Bdch. 40 Abtheilung I.)

** Siehe jetzt hierüber Art. 9 des Reichsgesetzes über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870.

*** Siehe Reg.-Bl. von 1808, S. 1993.

† Erweitert durch das Gesetz vom 4. Juni 1884 über die Aufhebung der standes- und gutsherrlichen Gerichtsbarkeit, dann die Aufhebung, Fixirung und Ablösung von Grundlasten. Siehe Bändchen 10 der Würzburger Volksausgabe. Hier muß auch erwähnt werden das Gesetz vom 26. März 1881, die Aufhebung der unter dem Namen Neujahrgelder u. dgl. bestehenden Abgaben der Israeliten betr.

Niemand darf gezwungen werden, sein Privateigenthum selbst für öffentliche Zwecke abzutreten, als nach einer förmlichen Entscheidung des versammelten Staatsraths und nach vorgängiger Entschädigung, wie solches in der Verordnung vom 14. August 1815 bestimmt ist.*

§ 9. Jedem Einwohner des Reichs wird vollkommene Gewissensfreiheit zugesichert; die einfache Hausandacht darf daher Niemandem, zu welcher Religion er sich bekennen mag, untersagt werden.

Die in dem Königreiche bestehenden drei christlichen Kirchengesellschaften** genießen gleiche bürgerliche und politische Rechte.

Die nichtchristlichen Glaubensgenossen haben zwar vollkommene Gewissensfreiheit; sie erhalten aber an den staatsbürgerlichen Rechten nur in dem Maße einen Antheil, wie ihnen derselbe in den organischen Edikten über ihre Aufnahme in die Staatsgesellschaft zugesichert ist.***

Allen Religionstheilen, ohne Ausnahme, ist das Eigenthum der Stiftungen und der Genuß ihrer Renten nach den ursprüng-

---

* An Stelle dieser Verordnung trat — mit dem durch kgl. Erklärung beigefügten Vorbehalt — das Gesetz vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betr., siehe Bändchen 10 der Würzburger Volksausgabe.

Siehe hiezu ebendaselbst die Gesetze vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers, über die Bewässerungs- und Entwässerungsunternehmungen zum Zwecke der Bodencultur und über den Uferschutz; sodann das Arrondirungsgesetz vom 10 November 1861, das Berggesetz vom 20. März 1869 in den Artikeln 124 bis 150 und 240, das Gesetz über Ergänzung des Pferdebedarfs für das kgl. Heer vom 24. März 1872, das Gesetz vom 15. April 1875, die Bestimmungen des Art. 89 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers betr., sowie die die Art. XIX bis XXII des Gesetzes vom 17. November 1837 ändernden Art. 45 bis 55 des Gesetzes zur Ausführung der Reichscivilprozeßordnung vom 23. Februar 1879; endlich die Reichsgesetze über die Beschränkung des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen vom 21. Dezember 1871, über Maßregeln gegen die Reblauskrankheit vom 6. März 1875, über die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen vom 23. Juni 1880 sammt dem bayerischen Ausführungsgesetz dazu vom 21. März 1881.

** Es sind dies die römisch-katholische Kirche, die protestantische Kirche des rechtsrheinischen Bayern und die unirte protestantische Kirche der Pfalz. Durch das Gesetz vom 1. Juli 1834 ist die griechische Kirche hinzugekommen. Vergleiche Beilage II zur Verf.-Urk. Kapitel I u. II.

*** Durch das Reichsgesetz über die Gleichberechtigung der Confessionen vom 3. Juli 1869 (eingeführt in Bayern durch das Reichsgesetz vom 22. April 1871) sind alle aus der Verschiedenheit des religiösen Bekenntnisses hergeleiteten Beschränkungen der bürgerlichen und staatsbürgerlichen Rechte aufgehoben. — Siehe auch das Edikt über die Verhältnisse der jüdischen Glaubensgenossen vom 10. Juni 1813; dann das Gesetz vom 26. März 1881, die Aufhebung der unter dem Namen Neujahrsgelder u. dgl. bestehenden Abgaben der Israeliten betreffend.

lichen Stiftungsurkunden und dem rechtmäßigen Besitze, sie seien für den Cultus, den Unterricht oder die Wohlthätigkeit bestimmt, vollständig gesichert.

Die geistliche Gewalt darf in ihrem eigentlichen Wirkungskreise nie gehemmt werden, und die weltliche Regierung darf in rein geistlichen Gegenständen der Religionslehre und des Gewissens sich nicht einmischen, als insoweit das oberhoheitliche Schutz- und Aufsichtsrecht eintritt, wonach keine Verordnungen und Gesetze der Kirchengewalt ohne vorgängige Einsicht und das Placet des Königs verkündet und vollzogen werden dürfen.

Die Kirchen und Geistlichen sind in ihren bürgerlichen Handlungen und Beziehungen — wie auch in Ansehung des ihnen zustehenden Vermögens den Gesetzen des Staates und den weltlichen Gerichten untergeben; auch können sie von öffentlichen Staatslasten keine Befreiung ansprechen.

Die übrigen nähern Bestimmungen über die äußern Rechtsverhältnisse der Bewohner des Königreichs in Beziehung auf Religion und kirchliche Gesellschaften sind in dem der gegenwärtigen Verfassungsurkunde beigefügten besonderen Edikte enthalten. (Beilage II.)

§ 10. Das gesammte Stiftungsvermögen nach den drei Zwecken des Cultus, des Unterrichts und der Wohlthätigkeit wird gleichfalls unter den besonderen Schutz des Staates gestellt; es darf unter keinem Vorwande zu dem Finanzvermögen eingezogen und in der Substanz für andere, als die drei genannten Zwecke ohne Zustimmung der Betheiligten, bei allgemeinen Stiftungen ohne Zustimmung des Reiches veräußert oder verwendet werden.*

§ 11. Die Freiheit der Presse und des Buchhandels ist nach den Bestimmungen des hierüber erlassenen besondern Ediktes gesichert. (Beilage III.)

§ 12. Alle Bayern haben gleiche Pflichtigkeit zu dem Kriegsdienste und zur Landwehr nach den diesfalls bestehenden Gesetzen.**

§ 13. Die Theilnahme an den Staatslasten ist für alle Einwohner des Reiches allgemein, ohne Ausnahme irgend eines Standes und ohne Rücksicht auf vormals bestandene besondere Befreiungen.

§ 14. Es ist den Bayern gestattet, in einem andern Bundesstaat, welcher erweislich sie zu Unterthanen annehmen will, auszuwandern, auch in Civil- und Militärdienste desselben zu treten,

---

* Vergl. Art. 67 der Gemeindeordnung für die Landestheile diesseits des Rheins vom 29. April 1869 und Art. 51 der Gemeindeordnung für die Pfalz vom nämlichen Tag. Würzburger Volksausgabe Bändchen 29 und 30.

** Maßgebend hiefür ist jetzt die Reichsverfassung und das Reichsgesetz über die Verpflichtung zum Kriegsdienst vom 9. November 1867, eingeführt in Bayern durch Reichsgesetz vom 24. November 1871.

wenn sie den gesetzlichen Verbindlichkeiten gegen ihr bisheriges Vaterland Genüge geleistet haben.*

Sie dürfen, so lange sie im Unterthansverbande bleiben, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Monarchen von einer auswärtigen Macht weder Gehalte noch Ehrenzeichen annehmen.

Titel V.

Von besonderen Rechten und Vorzügen.

§ 1. Die Kronämter werden als oberste Würden des Reichs entweder auf die Lebenszeit der Würdenträger oder auf deren männliche Erben, nach dem Rechte der Erstgeburt und der agnatisch-linealischen Erbfolge als Thronlehen verliehen.

Die Kronbeamten sind durch ihre Reichswürden Mitglieder der ersten Kammer in der Ständeversammlung.

§ 2. Den vormals reichsständischen Fürsten und Grafen werden alle jene Vorzüge und Rechte zugesichert, welche in dem ihre Verhältnisse bestimmenden besonderen Edikte ausgesprochen sind. (Beilage IV.)

§ 3. Die der bayerischen Hoheit untergebenen ehemaligen unmittelbaren Reichsadeligen genießen diejenigen Rechte, welche in Gemäßheit der königlichen Deklaration durch die constitutionellen Edikte ihnen zugesichert werden.

§ 4. Der gesammte übrige Adel des Reichs behält, wie jeder Gutseigenthümer, seine gutsherrlichen Rechte nach den gesetzlichen Bestimmungen. (Beilage V.)

Uebrigens hat derselbe folgende Vorzüge zu genießen:

1. ausschließend das Recht, eine gutsherrliche Gerichtsbarkeit ausüben zu können (Beilage VI)**;
2. Familien-Fideicommisse auf Grundvermögen zu entrichten (Beilage VII);
3. einen von dem landgerichtlichen befreiten Gerichtsstand in bürgerlichen und strafrechtlichen Fällen***;

---

* Maßgebend ist hiefür jetzt das Reichsgesetz über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870.

** Dieses Recht ist aufgehoben durch das Gesetz vom 4. Juni 1848 über die Aufhebung der gutsherrl. und standesherrl. Gerichtsbarkeit, s. Bändchen 10 der Würzburger Volksausgabe.

*** Gleichfalls aufgehoben, siehe Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Juni 1848 über die Grundlagen der Gerichtsverfassung und Art. 76 des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 10. November 1861, in Bändchen 8 der Würzburger Volksausgabe.

4. die Rechte der Siegelmäßigkeit unter den Beschränkungen der Rechte über das Hypothekenwesen* (Beilage VIII); endlich
5. bei der Militär-Conscription die Auszeichnung, daß die Söhne der Adeligen als Kadetten eintreten.**

§ 5. Einige dieser Vorzüge theilen für ihre Personen die Geistlichen und die wirklichen Collegialräthe, und die mit diesen in gleicher Categorie stehenden höheren Beamten.

Die Geistlichen genießen denselben befreiten Gerichtsstand in bürgerlichen und strafrechtlichen Fällen***; — die Collegialräthe und höheren Beamten außer diesem auch die Rechte der Siegelmäßigkeit und die obige Auszeichnung bei der Militär-Conscription.†

§ 6. Die Dienstverhältnisse und Pensionsansprüche der Staatsdiener und öffentlichen Beamten richten sich nach den Bestimmungen der Dienstespragmatik. (Beilage IX.)

Titel VI.

Von der Ständeversammlung.††

§ 1. Die zwei Kammern der allgemeinen Versammlung der Stände des Reiches sind:

a) die der Reichsräthe,
b) die der Abgeordneten.

§ 2. Die Kammer der Reichsräthe ist zusammengesetzt aus

1. den volljährigen Prinzen des königlichen Hauses;
2. den Kronbeamten des Reiches;
3. den beiden Erzbischöfen;
4. den Häuptern der ehemals reichsständischen — fürstlichen und gräflichen Familien, als erblichen Reichsräthen, so lange sie im Besitze ihrer vormaligen reichsständischen im Königreiche gelegenen Herrschaften bleiben;
5. einem vom Könige ernannten Bischofe und dem jedesmaligen Präsidenten des protestantischen General-Consistoriums;
6. aus denjenigen Personen, welche der König entweder wegen ausgezeichneter dem Staate geleisteter Dienste oder wegen ihrer Geburt oder ihres Vermögens zu Mitgliedern dieser Kammer entweder erblich oder lebenslänglich besonders ernennt.

---

* Aufgehoben durch das Gesetz vom 4. Juni 1848 über die Grundlagen der Gerichtsverfassung; durch Art. 150 des Notariatsgesetzes vom 10. Nov. 1861 u. durch das Einführungsgesetz zur Civilprozeßordnung v. 29. April 1869.

** Gleichfalls aufgehoben, siehe obige Note zu § 4, Ziff. 3.

*** Dies Vorrecht ist aufgehoben.

† Aufgehoben durch das Wehrverfassungsgesetz vom 30. Januar 1868 Art. 96 sowie durch das Reichsgesetz über die Verpflichtung zum Kriegsdienst vom 9. November 1867 § 1.

†† Jetzt Landtag; siehe die Note zu Titel I § 2.

§ 3. Das Recht der Vererbung wird der König nur adeligen Gutsbesitzern verleihen, welche im Königreiche das volle Staatsbürgerrecht und ein mit dem Lehen- oder fideicommissarischen Verbande belegtes Grundvermögen besitzen, von welchem sie an Grund- und Dominicalsteuern in simplo Dreihundert Gulden entrichten, und wobei eine agnatisch-linealische Erbfolge nach dem Rechte der Erstgeburt eingeführt ist.*

Die Würde eines erblichen Reichsraths geht jedesmal mit den Gütern, worauf das Fideicommiß gegründet ist, nur auf den nach dieser Erbfolge eintretenden Besitzer über.

§ 4. Die Zahl der lebenslänglichen Reichsräthe kann den dritten Theil der erblichen nicht übersteigen.**

§ 5. Die Reichsräthe haben Zutritt in die erste Kammer nach erreichter Volljährigkeit; eine entscheidende Stimme aber kömmt den Prinzen erst mit dem einundzwanzigsten, den übrigen Reichsräthen mit dem fünfundzwanzigsten Lebensjahre zu.

§ 6—12, handelnd von der Zusammensetzung der Kammer der Abgeordneten ꝛc., sind hinweggefallen.***

§ 13. Alle sechs Jahre wird eine neue Wahl der Abgeordneten vorgenommen, und sonst nur in dem Falle, wenn die Kammer von dem Könige aufgelöset wird.

Die austretenden Mitglieder sind wieder wählbar.

§ 14, 15 sind hinweggefallen. (Siehe die in der Anmerkung zu § 6 aufgeführten Gesetze.)

§ 16. Die Kammer der Reichsräthe wird gleichzeitig mit jener der Abgeordneten zusammenberufen, eröffnet und geschlossen.

§ 17. Kein Mitglied der ersten oder zweiten Kammer darf sich in der Sitzung durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen.

§ 18. Die Anträge über die Staatsauflagen geschehen zuerst in der Kammer der Abgeordneten, und werden dann durch diese an die Kammer der Reichsräthe gebracht.

Alle übrigen Gegenstände können nach der Bestimmung des Königs der einen oder der andern Kammer zuerst vorgelegt werden.

---

* Siehe das Edikt über die Familien-Fideicommisse und das Gesetz vom 11. September 1825 über die Anwendung und Vollziehung einiger Bestimmungen des Edikts über die Familien-Fideicommisse.

** Siehe das Gesetz über die Bildung der Kammer der Reichsräthe vom 9. März 1828.

*** Die §§ 6 bis 12, sowie 14 und 15 sind aufgehoben durch das Gesetz über die Wahl der Landtagsabgeordneten vom 4. Juni 1848, das Gesetz über den Geschäftsgang des Landtags vom 25. Juli 1850, das Gesetz gleichen Betreffs vom 19. Januar 1872 und das Gesetz über Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes über die Wahl der Landtagsabgeordneten vom 21. März 1881.

§ 19. Kein Gegenstand des den Ständen des Reichs angewiesenen gemeinschaftlichen Wirkungskreises kann von einer Kammer allein in Berathung gezogen werden und die Wirkung einer giltigen Einwilligung der Stände* erlangen.

Titel VII.

Von dem Wirkungskreise der Ständeversammlung (des Landtags).

§ 1. Die beiden Kammern können nur über jene Gegenstände in Berathung treten, die in ihren Wirkungskreis gehören, welcher in den §§ 2 bis 19 näher bezeichnet ist.

§ 2. Ohne den Beirath und die Zustimmung der Stände des Königreichs kann kein allegemeines neues Gesetz, welches die Freiheit der Personen oder das Eigenthum der Staatsangehörigen betrifft, erlassen, noch ein schon bestehendes abgeändert, authentisch erläutert oder aufgehoben werden.**

§ 3. Der König erholt die Zustimmung der Stände zur Erhebung aller direkten Steuern, sowie zur Erhebung neuer indirekter Auflagen, oder zu der Erhöhung oder Veränderung der bestehenden.***

§ 4. Den Ständen wird daher nach ihrer Eröffnung die genaue Uebersicht des Staatsbedürfnisses, sowie der gesammten Staatseinnahmen (Budget) vorgelegt werden, welche dieselbe durch einen Ausschuß prüfen und sodann über die zu erhebenden Steuern in Berathung treten.

§ 5. Die zur Deckung der ordentlichen beständigen und bestimmt vorherzusehenden Staatsausgaben, mit Einschluß des nothwendigen Reservefonds, erforderlichen direkten Steuern werden jedesmal auf sechs Jahre bewilligt.† Um jedoch jede Stockung in der Staatshaushaltung zu vermeiden, werden in dem Etatsjahre, in welchem die erste Ständeversammlung einberufen wird, die in dem vorigen Etatsjahre erhobenen Staatsauflagen fortentrichtet.

§ 6, handelnd von dem Zeitpunkt der Vorlegung des Budgets an den Landtag, ist aufgehoben.††

§ 7. In dem Falle, wo der König durch außerordentliche äußere Verhältnisse verhindert ist, in diesem letzten Jahre der

---

* Jetzt des Landtags.

** Eine Ausnahme hievon machen die Reichsgesetze; diese bedürfen zu ihrer Giltigkeit nur der Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags.

*** Bezüglich der indirekten Abgaben siehe Art. 35 der Reichsverfassung.

† Jetzt auf 2 Jahre; siehe das Gesetz über die Abkürzung der Finanzperioden vom 10. Juli 1865.

†† Siehe das über die neue Festsetzung in der vorigen Note angeführte Gesetz.

ordentlichen Steuerbewilligung die Stände zu versammeln, kömmt Ihm die Befugniß einer Forterhebung der letztbewilligten Steuer auf ein halbes Jahr zu.

§ 8. In Fällen eines außerordentlichen unvorhergesehenen Bedürfnisses und der Unzulänglichkeit der bestehenden Staatseinkünfte zu dessen Deckung wird dieses den Ständen zur Bewilligung der erforderlichen außerordentlichen Auflagen vorgelegt werden.

§ 9. Die Stände können die Bewilligung der Steuern mit keiner Bedingung verbinden.

§ 10. Den Ständen des Reiches wird bei einer jeden Versammlung eine genaue Nachweisung über die Verwendung der Staats-Einnahmen vorgelegt werden.

§ 11. Die gesammte Staatsschuld wird unter die Gewährleistung der Stände gestellt.

Zu jeder neuen Staatsschuld, wodurch die zur Zeit bestehende Schuldmasse im Kapitalsbetrage oder der jährlichen Verzinsung vergrößert wird, ist die Zustimmung der Stände des Reiches erforderlich.

§ 12. Eine solche Vermehrung der Staatsschulden hat nur für jene dringenden und außerordentlichen Staatsbedürfnisse statt, welche weder durch die ordentlichen noch durch außerordentliche Beiträge der Unterthanen ohne deren zu große Belastung bestritten werden können und die zum wahren Nutzen des Landes gereichen.

§ 13. Den Ständen wird der Schuldentilgungsplan vorgelegt und ohne ihre Zustimmung kann an dem von ihnen angenommenen Plane keine Abänderung getroffen, noch ein zur Schuldentilgung bestimmtes Gefäll zu irgend einem andern Zwecke verwendet werden.

§ 14. Jede der beiden Kammern hat aus ihrer Mitte einen Commissär zu ernennen, welche gemeinschaftlich bei der Schuldentilgungscommission von allen ihren Verhandlungen genaue Kenntniß zu nehmen und auf die Einhaltung der festgesetzten Normen zu wachen haben.*

§ 15. In außerordentlichen Fällen, wo drohende äußere Gefahren die Aufnahme von Kapitalien dringend erfordern und die Einberufung der Stände durch äußere Verhältnisse unmöglich gemacht wird, soll diesen Commissären die Befugnis zustehen, zu diesem Anleihen im Namen der Stände vorläufig ihre Zustimmung zu ertheilen.

---

* Siehe auch das Ablösungsgesetz vom 4. Juni 1848 Art. 36 und das Gesetz über den Geschäftsgang des Landtags vom 19. Januar 1872 Art. 35 und 36.

Sobald die Einberufung der Stände möglich wird, ist ihnen die ganze Verhandlung über diese Kapitalsaufnahme vorzulegen, um in das Staatsschuldenverzeichniß eingetragen zu werden.

§ 16. Den Ständen wird bei jeder Versammlung die genaue Nachweisung des Standes der Staatsschuldentilgungskasse vorgelegt werden.

§ 17. Die Stände haben das Recht der Zustimmung zur Veräußerung oder Verwendung allgemeiner Stiftungen in ihrer Substanz für andere als ihre ursprünglichen Zwecke.

§ 18. Ebenso ist ihre Zustimmung zur Verleihung von Staats-Domänen oder Staatsrenten zur Belohnung großer und bestimmter dem Staate geleisteter Dienste erforderlich.

§ 19. Die Stände haben das Recht, in Beziehung auf alle zu ihrem Wirkungskreise gehörigen Gegenstände dem Könige ihre gemeinsamen Wünsche und Anträge in der geeigneten Form vorzubringen.*

§ 20. Jeder einzelne Abgeordnete hat das Recht, in dieser Beziehung seine Wünsche und Anträge in seiner Kammer vorzubringen, welche darüber, ob dieselben in nähere Ueberlegung gebracht werdeu sollen, durch Mehrheit der Stimmen erkennt und sie im bejahenden Falle an den betreffenden Ausschuß zur Prüfung und Würdigung bringt.**

Die von einer Kammer über solche Anträge gefaßten Beschlüsse müssen der andern Kammer mitgetheilt und können erst nach deren erfolgten Bestimmung dem Könige vorgelegt werden.

§ 21. Jeder einzelne Staatsbürger, sowie jede Gemeinde kann Beschwerden über Verletzung der constitutionellen Rechte an die Ständeversammlung und zwar an jede der beiden Kammern bringen, welche sie durch den hierüber bestehenden Ausschuß prüft, und findet dieser sie dazu geeignet, in Berathung nimmt.***

Erkennt die Kammer durch Stimmenmehrheit die Beschwerde für gegründet, so theilt sie ihren diesfalls an den König zu erstattenden Antrag der andern Kammer mit, welcher, wenn diese demselben beistimmt, in einer gemeinsamen Vorstellung dem König übergeben wird.

§ 22. Der König wird wenigstens alle drei Jahre die Stände zusammenberufen.†

---

* Siehe auch das Gesetz über die ständische Initiative vom 4. Juni 1848.

** Geändert durch das Gesetz über den Geschäftsgang des Landtags vom 19. Januar 1872 am Ende.

*** Geändert durch das in der vorigen Note angeführte Gesetz.

† Jetzt alle zwei Jahre — seit dem Gesetz über die Abkürzung der Finanzperioden vom 10. Juli 1865.

Der König eröffnet oder schließt die Versammlung entweder in eigener Person oder durch einen besonders hiezu Bevollmächtigten.

Die Sitzungen einer solchen Versammlung dürfen in der Regel nicht länger als zwei Monate dauern und die Stände sind verbunden, in ihren Sitzungen die von dem Könige an sie gebrachten Gegenstände vor allen übrigen in Berathung zu nehmen.

§ 23. Dem Könige steht jederzeit das Recht zu, die Sitzungen der Stände zu verlängern, sie zu vertagen oder die ganze Versammlung aufzulösen.

In dem letzten Falle muß wenigstens binnen drei Monaten eine neue Wahl der Kammer der Abgeordneten vorgenommen werden.

§ 24. Die Staatsminister können den Sitzungen der beiden Kammern beiwohnen, wenn sie auch nicht Mitglieder derselben sind.

§ 25. Jedes Mitglied der Ständeversammlung hat folgenden Eid zu leisten:

„Ich schwöre Treue dem Könige, Gehorsam dem Gesetze,
„Beobachtung und Aufrechthaltung der Staatsverfassung und
„in der Ständeversammlung nur des Landes allgemeines
„Wohl und Beste ohne Rücksicht auf besondere Stände oder
„Klassen nach meiner inneren Ueberzeugung zu berathen;
„— So wahr mir Gott helfe und sein heiliges Evangelium.“ *

§ 26. Kein Mitglied der Ständeversammlung kann während der Dauer der Sitzungen ohne Einwilligung der betreffenden Kammer zu Verhaft gebracht werden, den Fall der Ergreifung auf frischer That bei begangenem Verbrechen ausgenommen.

§ 27. Kein Mitglied der Ständeversammlung kann für die Stimme, welche es in seiner Kammer geführt hat, anderes als in Folge der Geschäftsordnung durch die Versammlung selbst zur Rede gestellt werden.

§ 28. Ein Gegenstand, über welchen die beiden Kammern sich nicht vereinigen, kann in derselben Sitzung nicht wieder zur Berathung gebracht werden.

§ 29, von der Entschließung des Königs auf die Beschlüsse und Anträge der Kammer handelnd, ist aufgehoben.**

§ 30. Der König allein sanktionirt die Gesetze und erläßt dieselben mit seiner Unterschrift und Anführung der Vernehmung

---

* Siehe Art. 4 des Gesetzes über die Wahl der Landtags-Abgeordneten vom 4. Juni 1848.

** Siehe Art. 7 des Initiativ-Gesetzes vom 4. Juni 1848 und Art. 40 des Gesetzes vom 19. Januar 1872 über den Geschäftsgang des Landtags.

des Staatsraths und des erfolgten Beiraths und der Zustimmung der Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs.*

§ 31. Wenn die Versammlung der Reichsstände vertagt, förmlich geschlossen oder aufgelöst worden ist, können die Kammern nicht mehr giltig berathschlagen und jede fernere Verhandlung ist ungesetzlich.

Titel VIII.

Von der Rechtspflege.

§ 1. Die Gerichtsbarkeit geht vom Könige aus. — Sie wird unter seiner Oberaufsicht durch eine geeignete Zahl von Aemtern und Obergerichten in einer gesetzlich bestimmten Instanzenordnung verwaltet.**

§ 2. Alle Gerichtsstellen sind verbunden, ihren Urtheilen Entscheidungsgründe beizufügen.***

§ 3. Die Gerichte sind innerhalb der Grenzen ihrer amtlichen Befugniß unabhängig und die Richter können nur durch einen Rechtsspruch von ihren Stellen mit Verlust des damit verbundenen Gehaltes entlassen oder — derselben entsetzt werden.†

§ 4. Der König kann in strafrechtlichen Sachen Gnade ertheilen, die Strafe mildern oder erlassen; — aber in keinem Falle irgend eine anhängige Streitsache oder angefangene Untersuchung hemmen.††

§ 5. Der königliche Fiskus wird in allen streitigen Privatrechts-Verhältnissen bei den königlichen Gerichtshöfen Recht nehmen.

§ 6. Die Vermögensconfiscation hat in keinem Falle, den der Desertion ausgenommen†††, statt.

§ 7. Es soll für das ganze Königreich ein und dasselbe bürgerliche und Strafgesetzbuch bestehen.*†

---

* Auch die Gegenzeichnung der Minister ist erforderlich, Art. 4 des Minister-Verantwortlichkeits-Gesetzes vom 4. Juni 1848. — Ueber den Staatsrath siehe die k. Verordnung vom 3. August 1879 (Gesetz- und Verordnungs-Blatt Nr. 42).

** Siehe die Reichsverfassung und das Reichs-Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877.

*** Siehe § 284 der Reichscivilprozeßordnung vom 30. Januar 1877 und § 266 der Reichsstrafproceßordnung vom 1. Februar 1877.

† Auch nicht versetzt — siehe § 8 des Reichs-Gerichtsverfassungsgesetzes.

†† Siehe Gesetz vom 4. Juni 1848, die Verantwortlichkeit der Minister betreffend, Seite 40 Bändchen 13 der Würzburger Volksausgabe, und das Gesetz über die Aufhebung der Straffolgen vom 10. Juli 1861.

††† Auch für diesen Fall ist sie jetzt aufgehoben seit dem Wehrverfassungsgesetz vom 30. Januar 1868 (Art. 77 und 90).

*† Für ganz Deutschland gilt jetzt das Reichsstrafgesetzbuch; das Civilgesetzbuch für das deutsche Reich ist noch in der Ausarbeitung begriffen, ein gemeinsames Civilrecht für Bayern hat es nie gegeben.

Titel IX.*

Von der Militärverfassung.

§ 1. Jeder Bayer ist verpflichtet, zur Vertheidigung seines Vaterlandes nach den hierüber bestehenden Gesetzen mitzuwirken.

Von der Pflicht, die Waffen zu tragen, ist der geistliche Stand ausgenommen.

§ 2. Der Staat hat zu seiner Vertheidigung eine stehende Armee, welche durch die allgemeine Militärconscription ergänzt, und auch im Frieden gehörig unterhalten wird.

§ 3, 4, 5 sind aufgehoben.

§ 6. Die Armee handelt gegen den äußeren Feind und im Innern nur dann, wenn die Militärmacht von der competenten Civilbehörde förmlich dazu aufgefordert wird.**

§ 7. Die Militärpersonen stehen in Dienstsachen, dann wegen Verbrechen oder Vergehen unter der Miltärgerichtsbarkeit, in Real- und gemischten Rechtssachen unter den bürgerlichen Gerichten.***

Titel X.

Von der Gewähr der Verfassung.

§ 1. Bei dem Regierungsantritt schwört der König in einer feierlichen Versammlung der Staatsminister, der Mitglieder des Staatsrathes und einer Deputation der Stände, wenn sie zu der Zeit versammelt sind, folgenden Eid:

„Ich schwöre nach der Verfassung und den Gesetzen
„des Reiches zu regieren, so wahr mir Gott helfe und
„sein heiliges Evangelium.“

Ueber diesen Akt wird eine Urkunde verfaßt, in das Reichs-Archiv hinterlegt und beglaubigte Abschrift davon der Ständeversammlung mitgetheilt.

§ 2. Der Reichsverweser leistet in Beziehung auf die Erhaltung der Verfassung den Tit. II § 16 vorgeschriebenen Eid.

Sämmtliche Prinzen des königlichen Hauses leisten nach erlangter Volljährigkeit ebenfalls einen Eid auf die geuaue Beobachtung der Verfassung.

---

* Diese ganze Materie ist jetzt durch die Reichsverfassung und die über das Militärwesen erlassenen Reichsgesetze neu geordnet; hienach sind die noch geltenden Bestimmungen dieses Titels zu bemessen, also insbesondere was §§ 1 und 2 über den geistlichen Stand und die Conscription sagen.

** Siehe Gesetz vom 4. Mai 1851, das Einschreiten der bewaffneten Macht zur Erhaltung der gesetzlichen Ordnung betreffend, **Bändchen 13** der Würzburger Volksausgabe.

*** Siehe auch das Reichsmilitärgesetz vom 2. Mai 1874 § 39 (**Bändchen 40** Abth. V der Würzburger Volksausgabe).

§ 3. Alle Staatsbürger sind bei der Ansässigmachung* und bei der allgemeinen Landeshuldigung, sowie alle Staatsdiener bei ihrer Anstellung verbunden, folgenden Eid abzulegen:

„Ich schwöre Treue dem Könige, Gehorsam dem Gesetze und Beobachtung der Staatsverfassung, so wahr mir Gott helfe und sein heiliges Evangelium."

§ 4. Die königlichen Staatsminister und sämmtliche Staatsdiener sind für die genaue Befolgung der Verfassung verantwortlich.**

§ 5. Die Stände haben das Recht, Beschwerden über die durch die königlichen Staatsministerien oder andere Staatsbehörden geschehene Verletzung der Verfassung in einem gemeinsamen Antrag an den König zu bringen, welcher denselben auf der Stelle abhelfen, oder wenn ein Zweifel dabei obwalten sollte, sie näher nach der Natur des Gegenstandes durch den Staatsrath oder die oberste Justizstelle untersuchen und darüber entscheiden lassen wird.

§ 6. Finden die Stände sich durch ihre Pflichten aufgefordert, gegen einen höheren Staatsbeamten wegen vorsätzlicher*** Verletzung der Staatsverfassung eine förmliche Anklage zu stellen, so sind die Anklagspunkte bestimmt zu bezeichnen und in jeder Kammer durch einen besonderen Ausschuß zu prüfen.

Vereinigen sich beide Kammern hierauf in ihren Beschlüssen über die Anklage, so bringen sie dieselbe mit ihren Belegen in vorgeschriebener Form an den König.

Dieser wird sie sodann der obersten Justizstelle, — in welcher im Falle der nothwendigen oder freiwilligen Berufung auch die zweite Instanz durch Anordnung eines anderen Senats gebildet wird, — zur Entscheidung übergeben und die Stände von dem gefällten Urtheile in Kenntniß setzen.†

§ 7. Abänderungen in den Bestimmungen der Verfassungsurkunde, oder Zusätze zu derselben, können ohne Zustimmung der Stände nicht geschehen.††

---

* Da die Ansässigmachung in dem früheren gesetzlichen Sinn seit dem Heimathsgesetz von 1868 weggefallen ist, so kommt der Staatsbürgereid für den Nicht-Staatsdiener jetzt nur noch als Bedingung zur Ausübung des Landtagswahlrechts in Betracht; siehe Art. 4 des Gesetzes über die Wahl der Landtagsabgeordneten vom 4. Juni 1848.

** Siehe Gesetz vom 4. Juni 1848, die Verantwortlichkeit der Minister betreffend, Bändchen 13 der Würzburger Volksausgabe.

*** Die Verantwortlichkeit bezieht sich nicht allein auf vorsätzliche Verletzung, sondern überhaupt auf Verletzung der Staatsgesetze, Art. 9 des in voriger Note citirten Gesetzes.

† Dieser 3. Absatz ist hinweggefallen nach Art. 10 und 11 des soeben citirten Gesetzes und durch das Gesetz über den Staatsgerichtshof vom 30. März 1850.

†† Ausgenommen sind jetzt jene Abänderungen, welche durch die Reichsgesetzgebung erfolgen.

Die Vorschläge hiezu gehen allein vom Könige aus und nur, wenn Derselbe sie an die Stände gebracht hat, dürfen diese darüber berathschlagen.

Zu einem gültigen Beschlusse in dieser höchst wichtigen Angelegenheit wird wenigstens die Gegenwart von drei Viertheilen der bei der Versammlung anwesenden Mitglieder in jeder Kammer und eine Mehrheit von zwei Drittheilen der Stimmen erfordert.*

Indem wir dieses Staats-Grundgesetz zur allgemeinen Befolgung und genauen Beobachtung in seinem ganzen Inhalte, einschlüssig der dasselbe ergänzenden und in der Haupturkunde als Beilagen bezeichneten Edikte, hierdurch kundmachen, so verordnen Wir zugleich, daß die darin angeordnete Versammlung der Stände zur Ausübung der zu ihrem Wirkungskreise gehörigen Rechte am 1. Januar 1819 einberufen und inzwischen die hiezu erforderliche Einleitung veranstaltet werde.

Gegeben in Unserer Haupt- und Residenzstadt München, am sechs und zwanzigsten Tage des Monats Mai im Eintausend achthundert und achtzehnten Jahre, Unseres Reiches im dreizehnten.

Maximilian Joseph

Graf v. Reigersberg. Fürst v. Wrede.
Graf v. Triva. Graf v. Rechberg. Graf v. Thürheim.
Frhr. v. Lerchenfeld. Graf v. Törring.

Beilage IX zu Titel V § 6 der Verfassungs-Urkunde.

Edict,

die Verhältnisse der Staatsdiener, vorzüglich in Beziehung auf ihren Stand und Gehalt betreffend.**

§ 1. Der Stand eines Staatsdieners wird durch das Anstellungsrescript, es sei mit einem besonderen Ernennungsdecrete verbunden oder nicht, erworben.

§ 2. Die erste Anstellung im Staatsdienste ist drei Jahre hindurch provisorisch, gewährt während dieser Zeit die nachstehenden Vortheile nicht und wird erst mit deren Ablauf definitiv.

---

* Dieser 3. Absatz, sowie der 2. Absatz sind geändert durch Art. 2 und 4 des Gesetzes vom 4. Juni 1848, die ständische Initiative betreffend.

** Für die Rheinpfalz kommt noch die kgl. Entschließung vom 12. Juni 1818 in Betracht. Bezüglich der Richter insbesondere siehe jetzt Titel I des Reichsgesetzes vom 27. Januar 1877 über die Gerichtsverfassung, § 21 des Einführungsgesetzes hiezu, dann das bayerische Disciplinargesetz für richterliche Beamte vom 26. März 1881 (in der Würzburger Volksausgabe).

§ 3. Bei Beförderungen können definitiv Angestellte vorläufig zu Verwesern der neuen Stelle ernannt werden, jedoch gegen Verabreichung des ganzen damit verbundenen Gehaltes und nicht länger als auf drei Jahre, mit deren Ende sie definitiv eintreten. Leisten dieselben nach dem Urtheile der Vorgesetzten in dieser Zeit den Forderungen des Dienstes kein Genüge, so können sie in ihre vorigen Stellen zurückversetzt werden, aber ohne Verkürzung an Rang und Gehalt und ohne Nachtheil rücksichtlich anderweitiger Beförderung.

§ 4. Ausgenommen von diesen Anordnungen (§ 2, 3) sind alle Richter-Amtsfunktionen versehenden Staatsdiener sämmtlicher Ober- und Untergerichte ohne Unterschied. Ihre erste Anstellung und jede Beförderung derselben ist sogleich definitiv.

§ 5. Die Besoldungen des aktiven Dienstes zerfallen in zwei Bestandtheile, in den Gehalt des Standes und in den Gehalt des Dienstes.

§ 6. Ist die Ausscheidung dieser Bestandtheile in dem Ausstellungsrescripte oder in allgemeinen organischen Einrichtungen ausgedrückt, so entscheidet diese Bestimmung.*

In Ermangelung einer solchen Bestimmung wird die Ausscheidung auf folgende Weise bemessen.

§ 7. Besteht der Gehalt bloß in einem Haupt-Geldbezuge, ohne irgend einem Nebenbezug, so sind

a) im ersten Jahrzehnt des Dienstes sieben Zehntheile,
b) im zweiten Jahrzehnt des Dienstes acht Zehntheile, und
c) nach dem Eintritte in das dritte Jahrzehnt des Dienstes für die ganze Folgezeit neun Zehntheile des Gesammtgehaltes als Gehalt des Standes erklärt und der übrige Theil einer jeden Periode ist zu drei Zehntheil, zwei Zehntheil und ein Zehntheil als Gehalt des Dienstes anzusehen.

§ 8. Ist neben dem Haupt-Geldbezuge noch ein Nebenbezug an Geld, Naturalgenuß oder an beiden verliehen, so besteht der Standesgehalt mit gänzlicher Wegrechnung der Nebenbezüge

a) im ersten Jahrzehnt des Dienstes in acht Zehntheilen;
b) nach dem Eintritte in das zweite Jahrzehnt des Dienstes, für die ganze Folgezeit desselben, in neun Zehntheilen des Haupt-Geldbezuges;

und die übrigen zwei Zehntheile und ein Zehntheil bilden den Dienstesgehalt.

---

* Vergl. die kgl Entschließung vom 23. Juni 1864, betr. die Verhältnisse der unmittelbaren Staatsdiener.

§ 9. Die Dienstentsetzung (Cassation) und die Dienstentlassung mit dem Verlust des Dienstranges und Gesammtgehaltes (Dimission) können nur nach vorhergegangener richterlicher Untersuchung durch Erkenntniß der competenten Gerichtsbehörde erfolgen und die erste tritt noch als gesetzliche Folge der wegen eines gemeinen Verbrechens erkannten Kriminalstrafe ein.*

§ 10. Ein Staatsbeamter und öffentlicher Diener kann auch wegen Verletzung der Amtspflicht durch Handlungen und Unterlassungen vermittelst rechtlichen Erkenntnisses degradirt oder entlassen werden, welche einzeln mit dieser Strafe vom Gesetze nicht bedroht sind, wenn nach Inhalt des Strafgesetzbuches eine dreimalige Disciplinarstrafe fruchtlos geblieben ist.**

§ 11. Um Disciplinarstrafen mit der schweren Folge der Stellung vor Gericht in Wiederholungsfällen verhängen zu können, wird erfordert, daß (gröbere, doch durch das Gesetz als Verbrechen oder Vergehen namentlich nicht bezeichnete Fehler ausgenommen) Fahrlässigkeit, Unfleiß, Leichtsinn oder Unsittlichkeit, ungeachtet von Vorständen oder höheren Behörden angewandter Ermahnungen, Drohungen, selbst Verweise und Arrest, fortgesetzt werden, also nach der dritten Strafe den Charakter der Gewohnheit oder Unverbesserlichkeit annehmen lassen. Jedoch zieht nicht jeder einzelne neue Fehler sogleich die zweite oder dritte solche Disciplinarstrafe nach sich, außer in dem vom Gesetze ausdrücklich vorgesehenen Falle.

§ 12. Diese Strafen können bestehen in Verweisen, Geldbußen, Haus- und Civilarrest. Sie sind verschiedener Grade fähig. Die Geldstrafe kann aber nicht unter fünf und nicht über fünfzig Gulden und der Arrest nur zwischen vier und zwanzig Stunden und acht Tagen zugemessen werden.

Dabei kömmt es nicht auf den Grad, sondern auf die Zahl der Strafe an und damit der Charakter solcher Strafen mit ihrer Wirkung erkannt werde, ist jeder derselben beizufügen, daß es die erste, zweite oder dritte sei, welche zur Vorgerichtstellung führet.

§ 13. Die Befugniß, Staatsdiener mit Disciplinarstrafen dieser Art zu belegen, kömmt nach den Bestimmungen des folgenden Paragraphen beim subalternen Personal dem Vorstande jeder Stelle und zwar, wo derselbe aus mehreren Personen besteht, dem ge-

---

* Der letzte Satz (von „und die erste" an) ist aufgehoben durch Art. 2 des Gesetzes vom 26. Dezember 1871, betreffend den Vollzug der Einführung des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich in Bayern.

** Was die Disciplinarstrafen betrifft, so enthält das in der vorigen Note angeführte Gesetz in § 151 bis 165 eine Reihe von Bestimmungen, welche jetzt hier in Betracht kommen. Siehe ferner das Disciplinargesetz für richterliche Beamte vom 26. März 1881.

sammten Directorium, gegen das höhere Personal aber lediglich der vorgesetzten Amtsbehörde zu.

§ 14. Die erste Strafe findet ohne alle Förmlichkeit statt. Die zweite und dritte erfordern vorherige schriftliche Vernehmung des Fehlenden und collegiale Berathung auf schriftlichen Vortrag. Wenn eine collegiale Berathung nicht angestellt werden kann, so sind die Akten mit der Vernehmung an die vorgesetzte Amtsbehörde einzuschicken, welche die Strafe zu verfügen hat. Die dritte kann überdies nur von dem einschlagenden Staatsministerium verhängt werden. — Ueber jede derselben ist eine schriftliche Ausfertigung mit beigefügter Ursache dem Straffälligen zuzustellen und die Empfangsbescheinigung zu den Akten zu bringen.

§ 15. Gegen jede dieser drei nach § 12 verfügten Disciplinarstrafen ist ein in drei Tagen bei der strafenden oder insinuirenden Behörde anzuzeigender und in acht bis vierzehn Tagen bei der unmittelbar höheren Amtsbehörde, gegen von den königlichen Staats-Ministerien ausgegangene Strafverfügungen bei dem königlichen Staatsrathe einzureichender Recurs gestattet.*

§ 16. In Untersuchungen wegen Dienstverbrechen oder Vergehen gegen wirkliche Collegial-Vorstände und alle, diesen gleich oder höher stehenden Staatsbeamte entscheidet der königliche Staatsrath, ob der Angeschuldigte vor Gericht gestellt werden soll.**

§ 17. Die Folgen der erkannten Special-Untersuchung sind in dem Straf-Gesetzbuche ausgesprochen.***

§ 18. Außer dem Falle eines richterlichen Urtheils hat der definitiv verliehene Dienerstand und Standesgehalt (§ 2, 3, 4) die unverletzliche Natur der Dauer auf Lebenszeit.

§ 19. Die Dienstleistung des Dieners und der Dienstesgehalt sind widerruflicher Natur.

Sie können, ohne gerichtliche Klagen zu begründen, in Folge einer administrativen Erwägung oder einer organischen Verfügung mit Belassung des Standesgehaltes und des Titels entweder für immer mittelst Dimission, oder für eine gewisse Zeit mittelst Quiescirung benommen werden.

Der also Entlassene darf sich der äußeren Zeichen seiner Standesklasse (der Amtskleidung) ferner nicht mehr bedienen. Der

---

* Ueber den Staatsrath siehe die kgl. Verordnung vom 3. August 1879 im Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 42 von 1879.

** Dieser Paragraph ist aufgehoben durch Art. 2 des bayerischen Ausführungsgesetzes zur Reichsstrafprozeßordnung vom 18 August 1879. Was die Minister betrifft, so gilt noch das Ministerverantwortlichkeitsgesetz vom 4. Juni 1848 und das Gesetz über den Staatsgerichtshof vom 30. März 1850, siehe Art. 3 und 72 des vorangeführten Ausführungsgesetzes.

*** Siehe hierüber jetzt die Reichsstrafprozeßordnung.

quiescirte Diener behält sie bis zum Wiedereintritte in eine Amtsverrichtung und die mit derselben verbundenen Zeichen.

§ 20 Versetzung eines Staatsdieners kann aus administrativen Rücksichten oder in Folge organischer Einrichtungen verfügt werden, wenn damit keine Zurücksetzung in Beziehung auf die Diensteklasse oder auf den ständigen Gehalt verbunden ist.*

Ueber Vergütung der Umzugskosten gibt die Verordnung vom 16. August 1817 die zu beobachtenden Normen.

§ 21. Der in Amtsthätigkeit stehende Staatsdiener bleibt von der Ausübung der streng bürgerlichen Gewerbe, von der Führung einer Bank oder ähnlichen Anstalt und von dem ausschließenden persönlichen Betriebe einer Fabrik ausgeschlossen.

Dem äußern Justiz-, Polizei- und Finanzbeamten ist außerdem noch untersagt, in seinem Amtsbezirke eine Gutsrealität zu erwerben.

Alle übrigen zulässigen Privatverhältnisse müssen aber auch in jeder Collision mit den Verhältnissen der Amtsverrichtung weichen und können in Fällen einer Versetzung keinen Grund zu einer Reclamation darbieten.

§ 22. Der Staatsdiener hat die Befugniß, aus dem Staatsdienste zu treten und seine Quiescenz zu verlangen nach folgenden Bestimmungen:

a) der Staatsdiener kann zu jeder Zeit ohne alle Motivirung seine Entlassung aus dem Staatsdienste nehmen.

Er verliert in diesem Falle den Standes- und Dienstesgehalt mit dem Titel und den Funktionszeichen**;

b) der Staatsdiener kann wegen Dienstesalters in die Quiescenz treten. Hiezu werden durch alle Diensteklassen volle vierzig Dienstesjahre erfordert.

Zur Ergänzung des Dienstesalters dürfen alle, unter den vorigen Regierungen aller Gebietstheile des Königreiches und in verschiedenen Diensteklassen zurückgelegten Jahre, nicht aber die Jahre der Vorbereitungsstellen gezählt werden.

Der nach vollendetem Dienstesalter in die Quiescenz tretende Staatsdiener behält den Standesgehalt mit dem Titel und den Funktionszeichen und verliert den Dienstesgehalt;

c) der Staatsdiener kann wegen Lebensalters in die Quiescenz treten.

Hiezu werden in allen Diensteklassen siebenzig volle Lebensjahre erfordert.

---

* Was die Richter betrifft, siehe jetzt das Reichsgesetz über die Gerichtsverfassung Tit. I.

** Was die Minister betrifft, siehe Art. 3 des Gesetzes vom 4. Juni 1848 über die Verantwortlichkeit der Minister.

Der nach vollendeten siebenzig Lebensjahren in die Quiescenz tretende Staatsdiener behält den Gesammt-Geldgehalt, den Titel und das Funktionszeichen;

d) der Staatsdiener kann vor Erfüllung des festgesetzten Dienstes- und Lebensalters durch physische Gebrechlichkeit, als Folge eines äußern, in oder außer der Funktion erlittenen Unglückes, oder der innern Anstrengung funktionsunfähig und dadurch zur Quiescenz geeigenschaftet werden.

Ein solcher Fall muß durch die strengsten Beweise des Factums und durch die bestimmtesten Zeugnisse amtlicher Aerzte und competenter Geschäftsmänner hergestellt sein.

Von der Natur des hergestellten einzelnen Falles hängt jedesmal die besondere Erkenntniß ab, ob der Staatsdiener für immer oder nur auf eine gewisse Zeit zu quiesciren sei.

§ 23. Die Vorstände und Räthe der Justizcollegien, mit Einschluß der Kreis- und Stadtgerichte verbleiben in ihrer Eigenschaft als Richter in allen Quiescenzfällen im Bezuge des verliehenen Gesammtgehaltes. Landrichter, Landgerichts-Assessoren und Actuare behalten ihren fixen Geldgehalt.*

§ 24. Der Staatsdiener, welcher die Befugniß zur Dimission und Quiescenz ausübt, darf, in Beziehung auf seinen Dienst, sich in keinem Rückstande, weder an anvertrautem Staatsgute, noch an übertragener Hauptarbeit befinden.**

§ 25. Der in Folge einer administrativen Erwägung oder organischen Verfügung in die Quiescenz gesetzte Staatsdiener bleibt verbunden, der Berufung in eine seiner vormaligen Dienstes kategorie angemessene Aktivität, welche ihm entweder provisorisch oder definitiv übertragen werden kann, zu folgen.

§ 26. Im Falle der Berufung eines Quiescenten zur provisorischen Activität erhält derselbe für die Zeit dieser provisorischen Funkion den Gesammtgehalt seiner vorigen Stelle.

§ 27. Im Falle der Wiedereinsetzung eines Quiescenten in eine definitive Activität tritt derselbe in den Standes- und Dienstesgehalt der neuen Stelle ein, wenn der Gesammtgehalt dieser neuen Stelle ohnehin eben so groß oder größer als dessen voriger Gesammt-Geldgehalt ist.

Ist der fixe Geldgehalt der neuen Stelle geringer, als der in seiner vorigen Dienstes kategorie bezogene war, so wird sowohl bei der Pension der Wittwe und Kinder, als bei seiner allenfalls

* Die Mitglieder des Verwaltungsgerichtshofes genießen, laut Art. 2 des Gesetzes über dessen Errichtung vom 8. August 1878, die Rechte der Richter, den Gehalt der Mitglieder des obersten Landgerichts.

** Bezüglich der Minister siehe Art. 3 des Gesetzes vom 4 Juni 1848 über die Verantwortlichkeit der Minister.

wieder eintretenden Quiescenz sein vormaliger Activitätsgehalt zum Grunde gelegt.

§ 28. Der Staat übernimmt es, ein Pensionssystem für die hinterlassenen Wittwen und Waisen seiner Staatsdiener zu begründen, wobei nach der Verordnung vom 8. Juni 1807 alle aus der Dienstpragmatik vom 1. Januar 1805 erworbenen Rechte unverletzt erhalten werden sollen. Bei einer etwa veränderten Einrichtung werden die durch jenes Gesetz bestimmten Pensionsbezüge aus den Staatseinkünften mit verhältnißmäßigen Beiträgen der Staatsdiener für die Zukunft vom Staate garantirt.

§ 29. Alle dem Inhalte dieses constitutionellen Ediktes zuwiderlaufenden Verfügungen der Administrativstellen begründen als Civilrechts-Verletzungen eine Klage vor dem competenten Richter. Nur muß vorher die Beschwerde bei den einschlagenden obern Administrativbehörden vorgetragen und entweder die Entschließung verzögert oder die Abhilfe verweigert worden sein, ehe das Gericht die Klage annehmen darf.*

München, den 26. Mai 1818.

Haupt-Landespragmatik
vom 1. Januar 1805.

Aus dieser gehört hieher als Ergänzung der IX. Beilage zur Verfassungsurkunde:

Art. XXIV. Der Staat übernimmt für die unter allen Bedingungen unvermeidlich zurückbleibende Insuffizienz der Gehälter in einem Pensionssysteme für die hinterlassenen Wittwen und Waisen seiner Staatsdiener, dessen Regulativ in den nachfolgenden Paragraphen enthalten ist, ein der Familiensorge der Staatsbeamten und den Kräften des Staatsvermögens entsprechendes Surrogat herzustellen.

§ 1. Die Pension, als ein auf die Wittwen und Kinder der Staatsdiener übergehender Ergänzungstheil der Gehälter, schöpft ihre Bestimmung allein aus der Größe des von dem Erblasser genossenen Gehaltes, schließt alle Rücksicht auf das Privatverhältniß des Reichthumes oder der Armuth aus und nur die beiden Fälle der Activität oder der Quiescenz in sich.

---

* Vergl. die Reichs-Civilprozeßordnung, dann § 11 des Einführungsgesetzes zum Reichs-Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877, Art. 26 des bayerischen Ausführungsgesetzes zum Reichs-Gerichtsverfassungsgesetz vom 23. Februar 1879 (siehe die deutschen Reichsjustizgesetze in der Würzburger Volksausgabe Bd. 40); ferner Art. 2 des bayerischen Ausführungsgesetzes zur Reichs-Civilprozeßordnung vom 23. Februar 1879.

§ 2. Wenn der Staatsdiener in der Dienstes-Activität stirbt, erhält die Wittwe vom ständigen Gesammtgehalte des Gatten einen Fünftheil als Pension.

Unter diesem Gesammtgehalte wird allein das an fixem Geldbetrage verliehene Standes- und Dienstgehalt verstanden.

Jene Geld- und Nebenbezüge, welche entweder aus der numerären Vergütung von Naturalien in wandelbaren Preisen oder auch aus ständigen Geldansätzen für spezielle Dienstestitel oder aus lebenslänglichen Entschädigungen bestehen, werden für die Berechnung der Pensionsquote nicht in Ansatz gebracht.

§ 3. Wenn der Staatsdiener in der gegebenen oder genommenen Quiescenz oder in einer während der Quiescenz ihm übertragenen provisorischen Funktion stirbt, erhält die Wittwe nur allein von dem, dem Quiescenten in Geld verbliebenen Standes-Gehalte ein Fünftheil als Pension.

§ 4. In den beiden Fällen der Activität oder der Quiescenz des verstorbenen Vaters erhält ein jedes Kind als einfache oder vaterlose Waise einen Fünftheil und als doppelte oder vater- und mutterlose Waise drei Zehntheile der Wittwenpension als einen Unterhalts- und Erziehungs-Beitrag.

§ 5. Da bei den Gesandten wegen der höheren Forderungen ihrer äußeren repräsentativen Funktionscharaktere der größte Theil des Gehaltes die Natur eines Dienstgehaltes trägt, dessen Ausscheidung jedesmal der speziellen Bestimmung nach den individuellen Verhältnissen der Gesandtschaftsstelle unter der allgemeinen Norm vorbehalten bleibt, daß in keinem Falle der Standesgehalt eines austretenden Gesandten sich über den Standesgehalt eines Collegialpräsidenten erheben könne, so werden auch die Wittwen und Kinder der Gesandten nach diesen besonderen Beziehungen, in keinem Falle aber höher als jene eines Collegialpräsidenten behandelt.

§ 6. Der Pensionsbezug der Wittwen und Kinder tritt mit jenem Monate ein, welcher auf den Sterb- oder Nachmonat folgt, für welche beide Monate die Gehaltsraten noch verreichet werden.

§ 7. Der Pensionsbezug einer Wittwe dauert in so lange, als dieselbe ihren Wittwenstand nicht verändert.

§ 8. Die Pension der Kinder dauert in der Regel bis zum Schlusse des 20. Lebensjahres und ist mit dem Eintritt in das 21. Jahr oder mit dem Eintritt einer früheren Versorgung von selbst erloschen.

§ 9. Von dieser Regel sind ausgenommen: die Söhne und Töchter der Staatsminister und der Ministerialreferenten, der Collegialpräsidenten und der Vicepräsidenten und der Chefs der Hofstäbe, der Collegialdirektoren und der Chefs der Hofintendanzen und endlich jener Collegialräthe, welche in einer 25jährigen

Dienstesactivität verstorben oder aus dem Titel des Dienstes- oder Lebensalters in der Quiescenz befindlich sind; diesen wird der Unterhaltungsbeitrag bis zu ihrer Versorgung oder wenn sie gar keine Versorgung fänden, bis zu ihrem Tode belassen.*

§ 10. Von dieser Regel sind ferner die Kinder aller übrigen Klassen ausgenommen, wenn sie durch legal hergestellte physische Gebrechen der Möglichkeit irgend eines Selbsterwerbes, entweder für eine gewisse Zeit oder für immer gänzlich beraubet sind.

§ 11. Diese legale Herstellung wird dem pflichtmäßigen Zeugnisse eines amtlichen Arztes, unter der Mitunterzeichnung der Polizei-Obrigkeit des Aufenthaltsortes, mit strenger Verantwortlichkeit für die Wahrheit des Bezeugten und mit der Vorschrift einer dreifachen Gradation, anvertraut, vermöge welcher entweder

a) eine solche beschränkte Erwerbsfähigkeit in fremden Diensten oder in Arbeiten zu Hause, welche die Unentbehrlichkeit einer Nebenunterstützung zurückgelassen, oder
b) eine gänzliche temporelle oder lebenslängliche Erwerbsunfähigkeit; oder endlich
c) der noch schlimmere Zustand der Presthaftigkeit, der gänzlichen Blindheit, einer unausgesetzten Bettlägerigkeit oder sonstigen Krüppelhaftigkeit, welcher neben der gänzlichen Erwerbsunfähigkeit noch fremde Hilfe in Anspruch nimmt, ausgedrücket werden muß.

§ 12. Nach diesen drei Gradationen wird auch nach dem Eintritte in das 21. Jahr und zwar im ersten Falle die Hälfte, im zweiten Falle das Ganze des regulativmäßigen Unterhaltungsbeitrages belassen oder verliehen; und im dritten Falle dieses Ganze mit einer Zulage seiner Hälfte, welche Zulage in diesen außerordentlichen Fällen auch auf die Pensionen der Wittwen ihre Ausdehnung erhält, jedoch nur im gleichzeitigen Falle einer erwiesenen wahrhaften Dürftigkeit und keiner Theilnahme an einer öffentlichen Armen- oder Verpflegungsanstalt, vermehrt.

§ 13. Die Zeugnisse der Aerzte und der Polizeistellen müssen bestimmt den Fall einer entschiedenen gänzlichen Unheilbarkeit oder lebenslänglichen Erwerbsunfähigkeit von jenem eines heilbaren Gebrechens oder eines zeitlichen Erwerbshindernisses unterscheiden und im letzten Falle auf eine bestimmte Anzahl von Jahren, für welche der Unterhaltungsbeitrag belassen, verliehen oder vermehrt werden soll, antragen; nach deren Verlauf die weitere Untersuchung zur weiteren Entschließung vorgelegt werden muß.

§ 14. Der Unterhaltungsbeitrag der Kinder verbleibt denselben, wenn auch die Wittwe ihren Stand verändert, wodurch nur diese ihre Pension verliert.

---

* Siehe den Auszug aus dem Landtagsabschied vom 29. Dez. 1831.

§ 15. Stiefmütter treten in die Pensionsrechte der leiblichen Mütter und in diesem Falle verbleiben die Kinder in der Kategorie von einfachen Waisen.

§ 16. Angeheirathete Kinder eignen sich zu dem Unterhaltungsbeitrage jener Klasse von Staatsdienern, in welcher ihr leiblicher Vater gestanden hat, und also zu keinem solchen Beitrage, wenn sich der Vater außer dem dienerschaftlichen Stande befunden hat.

§ 17. Jenen Kindern, welche bei dem elterlichen Absterben noch nicht versorgt, aber durch den bereits erfolgten Eintritt in das 21. Jahr von einem Pensionsbezuge ausgeschlossen sind, wird der Betrag eines Jahres von dem Unterhaltsbeitrage ihrer Klasse als augenblickliche Unterstützung ein für allemal angewiesen.

§ 18. Bei erfolgendem Tode pensionirter Wittwen und Kinder ist die Pension mit dem Sterbemonate erloschen.

§ 19. Die Pensionen der Wittwen und Kinder werden, nachdem der verstorbene Gatte und Vater zur Zeit des Todes sich in Central- oder Provinzial-Staatsdiensten befunden hat, aus der Central- oder einschlägigen Provinzial-Staatskasse geleistet.

§ 20. Die Pensionen der Wittwen und Kinder jener Diener des Hofetats, deren zum Pensions-Maßstabe dienende Besoldung in verschiedenen Abstufungen zwischen 1 bis 500 fl. fällt, oder die Summe von 500 fl. erfüllt, werden nach demselben Regulativ aus der, dem Obersthofmeisterstabe anvertrauten und besonders fundirten Hof-Elemosinariatskasse geleistet.

§ 21. Aus eben dieser Kasse werden solchen Hofdienern und ihren Hinterlassenen, welche in jenen fernsten und niedersten Graden stehen, deren Existenz, ohne zur Wesenheit oder zur Form der Staatsregie zu gehören, nur precär ist, oder welche mit den auf Taglohn gedungenen Subjekten in der nämlichen oder ähnlichen Kategorie sich befinden, in Fällen eines in diesem Dienste erreichten, forthin erwerbungslosen Alters oder erlittenen Unglücks entweder augenblickliche oder ständige Unterstützungen nach der Natur des speziellen Falles verreichet.

§ 22. Der Genuß einer Pension im Auslande ist von einer besondern höchsten Bewilligung und in diesem Falle die Auszahlung von der Bescheinigung des Lebensstandes durch den Polizeivorstand des Aufenthaltsortes abhängig.

§ 23. Ein Pensionsanspruch fällt hinweg:

a) bei Wittwen und Kindern derjenigen, welche nur mit dem Titel oder Charakter einer Stelle bekleidet waren;

b) bei Wittwen und Kindern derjenigen Diener, welche ohne die vorgeschriebene Heirathsanzeige und Bewilligung sich verehelicht haben;

c) bei Wittwen und Kindern derjenigen Diener, welche sich im Quiescentenstande, auch mit Bewilligung verehelicht haben.

Dieser Pensions-Ausschluß wirkt jedoch auf jene Kinder nicht zurück, welche aus einer früheren Ehe des Quiescenten, während welcher er sich im Activitätsstande befunden hat, vorhanden sein können und verliert auch für die Wittwe und Kinder des Quiescenten, bei dessen Wiedereintritt in einen definitiven Activititätsstand, seine Anwendung.

d) Bei Wittwen und Kindern, welche im Bezuge von Präbenden und Stipendien stehen, insoferne derselben Betrag die betreffende Pensionssumme übersteigt; im Nichterreichungsfalle wird der die gebührende Pension ergänzende Teil zugelegt; und im Falle, wenn ein Stipendium vor den Pensionsjahren aufhört, der Eintritt in die volle Pension zugestanden.*

§ 24. Alle Pensionen, deren Bestimmungen in den voranstehenden Paragraphen gegeben sind, werden aus Staatsmitteln geleistet.

Diese Prästation von Seite des Staates schließt eine ihr zur Seite gehende Errichtung einer besonderen Wittwen- und Waisenkasse aus dem Privatvermögen der zu diesem Ende in eine Gesellschaft tretenden Glieder des dienerschaftlichen Standes so wenig aus, daß vielmehr eine solche Assecuranz zur Verbesserung des Zustandes aller derjenigen, welche den Familienstand der Staatsdiener bilden, sich den angelegentlichsten Wohlthätigkeitsanstalten der Regierung anschließt.

In Beziehung auf eine solche Wittwen- und Waisenkasse wird im Allgemeinen festgesetzt:

a) daß ihre Errichtung der freien Beitragserklärung aller Individuen des dienerschaftlichen Standes überlassen bleibt;

b) daß hiedurch das Regulativ der Pensionen aus Staatsmitteln weder eine Aenderung noch eine Schmälerung erleiden wird;

c) daß, da schon Provinzial-Wittwenkassen bestehen, auch die fernere Errichtung als Provinzial-Anstalt und ebenso jene aus den Beiträgen der Central-Staatsdiener als Central-Staatsanstalt betrachtet werden solle;

---

* Siehe den Auszug aus dem Landtagsabschied vom 29. Juli 1876.

d) daß der jährliche Beitrag unter alle einschlägigen Wittwen und Kinder nach einer das Verhältnis des Staats-Pensions-regulatives beibehaltenden Dividende jährlich repartirt und die desfallsige Berechnung öffentlich mitgetheilt werden solle.*

Gesetz, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871.

Vom 20. Dezember 1875.

(Reichs-Gesetzblatt, Jahrg. 1871, Nr. 32, Seite 318.)

(Eisenbahn-Postgesetz).

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen rc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Einziger Paragraph.

An die Stelle des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (Reichsgesetzbl. S. 347) treten die nachfolgenden Bestimmungen:

Artikel 1.

Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen.

Die Einlegung besonderer Züge für die Zwecke des Postdienstes kann jedoch von der Postverwaltung nicht beansprucht werden.

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnverwaltungen über die Bedürfnisse des Postdienstes, die Natur und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes entscheidet, soweit die Postverwaltung sich bei dem Ausspruche der Landes-Aufsichtsbehörde nicht beruhigt, der Bundesrath, nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des Reichs-Eisenbahnamts.

Artikel 2.

Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung Ein von

---

* Zu erwähnen ist hier der im Jahre 1865 gegründete „Allgemeine Unterstützungsverein für die Hinterlassenen der k. bayer. Staatsdiener" und „eine hiemit verbundene Töchterkasse", da der Verein einen Theil seiner Dotation aus Staatsmitteln erhalten hat und noch erhält. Zu diesem Vereine besteht Zwangsbeitritt für alle pragmatisch angestellten Staatsdiener.

dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern. Die unentgeltliche Beförderung umfaßt:

a) die Briefpostsendungen, Zeitungen, Gelder mit Einschluß des ungemünzten Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelngewichte von 10 Kilogramm einschließlich;
b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben vom Dienste zurückkehren;
c) die Geräthschaften, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen.

Für Poststücke, welche nicht unentgeltlich zu befördern sind, hat die Postverwaltung eine Frachtvergütung zu zahlen, welche nach der Gesammtmenge der auf der betreffenden Eisenbahn sich bewegenden zahlungspflichtigen Poststücke für den Achskilometer berechnet wird.

Die Mitbeförderung solcher Päckereien, welche nicht zu den Brief- und Zeitungspacketen gehören, soll bei Zügen, deren Fahrzeit besonders kurz bemessen ist, beschränkt oder ausgeschlossen werden, wenn dies von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zur Wahrung der pünktlichen und sicheren Beförderung der betreffenden Züge für nothwendig erachtet wird, und andere zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf der betreffenden Bahn eingerichtet sind.

Artikel 3.

Auf Grund vorangegangener Verständigung kann an Stelle eines besonderen Postwagens eine Abtheilung eines Eisenbahnwagens gegen Erstattung der für Herstellung und Wiederbeseitigung der für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Einrichtungen von der Eisenbahnverwaltung aufgewendeten Selbstkosten, sowie gegen Zahlung einer Miethe für Hergabe und Unterhaltung benutzt werden, welche nach Artikel 6 Absatz 5 zu berechnen ist.

Artikel 4.

Bei solchen für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zügen, welche nicht in der in den Artikeln 2 und 3 bezeichneten Weise zur Postbeförderung benutzt werden, kann die Postverwaltung entweder, insoweit dies nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung zulässig ist, der letzteren Briefbeutel, sowie Brief- und Zeitungspackete zur unentgeltlichen Beförderung durch das Zugpersonal überweisen, oder die Beförderung von Briefbeuteln, sowie Brief- und Zeitungspacketen durch einen Postbeamten besorgen lassen, welchem der erforderliche Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich einzuräumen ist.

Artikel 5.

Reicht der eine Postwagen (Art. 2) oder die an dessen Stelle für Postzwecke bestimmte Wagenabtheilung (Art. 3) für die Bedürfnisse des Postdienstes nicht aus, so sind die Eisenbahnverwaltungen auf rechtzeitige Anmeldung oder Bestellung gehalten, nach Wahl der Postverwaltung

mehrere Postwagen zur Beförderung zuzulassen,

oder der Postverwaltung zur Befriedigung des Mehrbedürfnisses geeignete Güterwagen oder einzelne geeignete Abtheilungen solcher Personenwagen, deren übrige Abtheilungen in dem betreffenden Zuge für Eisenbahnzwecke verwendbar sind, zu gestellen,

oder endlich die ihnen von der Postverwaltung überwiesenen Postsendungen zur eigenen Beförderung zu übernehmen.

Bei Zügen, auf denen die Beförderung von Postpäckereien ausgeschlossen oder beschränkt ist (Art. 2, Abs. 3), darf die Gestellung außerordentlicher Transportmittel seitens der Postverwaltung nicht beansprucht werden. Die Ueberweisung von Postsendungen an die Eisenbahnverwaltung ist nur insoweit zulässig, als letztere sich bei dem betreffenden Zuge mit der Beförderung von Gütern (Eil- oder Frachtgütern) befaßt und die zu überweisenden Poststücke nicht in Geld- oder Werthsendungen bestehen.

Für die Beförderung eines zweiten oder mehrerer Postwagen sowie für die Gestellung und Beförderung der erforderlichen Eisenbahn-Transportmittel ist von der Postverwaltung eine für den Achskilometer zu berechnende Vergütung, für die Beförderung der überwiesenen Poststücke aber die tarifmäßige Eisenbahn-Eilfrachtgebühr zu zahlen. Für die Mitbeförderung des etwa erforderlichen Postbegleitungspersonals und der Geräthschaften für den Dienst wird eine Vergütung nicht gezahlt.

Artikel 6.

Die für den regelmäßigen Dienst erforderlichen Eisenbahn-Postwagen werden für Rechnung der Postverwaltung beschafft.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verbunden, die Unterhaltung, äußere Reinigung, das Schmieren und das Ein- und Ausrangiren dieser Wagen gegen eine den Selbstkosten entsprechende Vergütung zu bewirken.

Wenn die im regelmäßigen Dienst befindlichen Eisenbahn-Postwagen während des Stilllagers auf den Bahnhöfen der Endstation im Freien stehen bleiben, so ist dafür eine Vergütung nicht zu zahlen. Letzteres gilt auch für die Plätze auf den Bahnhöfen, welche der Postverwaltung zur Aufbewahrung der Perronwagen und sonstigen Geräthschaften für das Verladungsgeschäft angewiesen werden.

Unbeladene Postwagen sind gegen Erstattung der für Eisenbahn-Güterwagen tarifmäßig zu entrichtenden Frachtgebühr zu befördern. Für die Beförderung zur Eisenbahn-Reparaturwerkstatt und zurück findet eine Vergütung nicht statt.

Wenn Eisenbahn-Postwagen beschädigt oder laufunfähig werden, so sind die Eisenbahnverwaltungen gehalten, der Postverwaltung geeignete Güterwagen zur Aushilfe zu überlassen. Für diese Güterwagen hat die Postverwaltung die nämliche Miethe zu bezahlen, welche die betreffende Eisenbahnverwaltung im Verkehr mit benachbarten Bahnen für Benutzung fremder Wagen von gleicher Beschaffenheit entrichtet.

Desgleichen sind die theilweise von der Post benutzten Eisenbahnwagen (Art. 3), wenn sie laufunfähig werden, von den Eisenbahnverwaltungen auf ihre Kosten durch andere zu ersetzen.

Artikel 7.

Bei Errichtung neuer Bahnhöfe oder Stationsgebäude sind auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Diensträume mit den für den Postdienst etwa erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Miethsentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten.

Dasselbe gilt bei dem Um- und Erweiterungsbau bestehender Stationsgebäude, insofern durch die den Bau veranlassenden Verhältnisse eine Erweiterung oder Veränderung der Postdiensträume bedingt wird.

Bei dem Mangel geeigneter Privatwohnungen in der Nähe der Bahnhöfe sind die Eisenbahnverwaltungen gehalten, bei Aufstellung von Bauplänen zu Bahnhofsanlagen und bei dem Um- oder Erweiterungsbau von Stationsgebäuden auf die Beschaffung von Dienstwohnungsräumen für die Postbeamten, welche zur Verrichtung des durch den Eisenbahnbetrieb bedingten Postdienstes erforderlich sind, Rücksicht zu nehmen. Ueber den Umfang dieser Dienstwohnungsräume wird sich die Postverwaltung mit der Eisenbahnverwaltung und erforderlichenfalls mit der Landes-Aufsichtsbehörde in jedem einzelnen Falle verständigen. Für die Beschaffung und Unterhaltung der Dienstwohnungsräume hat die Postverwaltung eine Miethsentschädigung nach gleichen Grundsätzen wie für die Diensträume auf den Bahnhöfen zu entrichten.

Das Miethsverhältniß bezüglich der der Postverwaltung überwiesenen Dienst- und Dienstwohnungsräume auf den Bahnhöfen kann nur durch das Einverständniß beider Verwaltungen aufgelöst werden.

Werden bei Errichtung neuer Bahnhofsanlagen, sowie bei dem Um- oder Erweiterungsbau bestehender Stationsgebäude zur Unterbringung von Dienst- oder Dienstwohnungsräumen auf Verlangen der Postbehörde besondere Gebäude auf den Bahnhöfen hergestellt, so ist der erforderliche Bauplatz von den Eisenbahnverwaltungen gegen Erstattung der Selbstkosten zu beschaffen, der Bau und die Unterhaltung derartiger Gebäude aber aus der Postkasse zu bestreiten.

Artikel 8.

Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein im Dienst befindlicher Postbeamter getödtet oder körperlich verletzt worden ist, und die Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegenden Schadenersatz dafür geleistet hat, so ist die Postverwaltung verpflichtet, derselben das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebs-Unternehmers oder einer der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist.

Artikel 9.

Der Reichskanzler ist ermächtigt, für Eisenbahnen mit schmalerer als der Normalspur, und für Eisenbahnen, bei welchen wegen ihrer untergeordneten Bedeutung des Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands nicht für anwendbar erachtet ist, die vorstehenden Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes zu ermäßigen oder ganz zu erlassen.

Artikel 10.

Durch die von dem Reichskanzler, nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des Reichs-Eisenbahnamtes, unter Zustimmung des Bundesrathes zu erlassenden Vollzugsbestimmungen werden die näheren Anordnungen über die Ausführung der vorstehenden Leistungen, sowie über die Festsetzung und die Berechnung der Vergütung für die gegen Entgelt zu gewährenden Leistungen getroffen.

Artikel 11.

Auf die bei Erlaß dieses Gesetzes bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften und deren zukünftig concessionirte Erweiterungen durch Neubauten finden die vorstehenden Vorschriften insoweit Anwendung, als dies nach den Concessionsurkunden zulässig ist. Im Uebrigen bewendet es für die Verbindlichkeiten der bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften bei den Bestimmungen der Concessionsurkunden, und bleiben insbesondere in dieser Beziehung die bis dahin zur Anwendung gekommenen Vorschriften über den Umfang des Postzwanges und über die Verbindlichkeiten

der Eisenbahnverwaltungen zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes maßgebend.

Die bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften sind jedoch berechtigt, an Stelle der ihnen concessionsmäßig obliegenden Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes die durch das gegenwärtige Gesetz angeordneten Leistungen zu übernehmen.

Artikel 12.

Die vertragsmäßige Vergütung, welche an das Großherzogthum Baden für Leistungen seiner Staatsbahnen zu den Zwecken des Postdienstes zu entrichten ist, wird sofern nicht eine anderweite Vereinbarung erfolgt, bis zum Ablauf des Jahres 1879 weiter gezahlt. Bis dahin bleiben für die Leistungen der badischen Staatsbahnen zu Zwecken des Postdienstes die Bestimmungen des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1868 maßgebend.

Im Uebrigen kommen die Vorschriften dieses Gesetzes auf die im Eigenthum des Reichs oder eines Bundesstaates befindlichen, sowie auf die in das Eigenthum des Reichs oder eines Bundesstaates übergehenden Eisenbahnen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Anwendung.

Artikel 13.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1876 in Kraft. Dasselbe findet auf Bayern und Württemberg keine Anwendung.*

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. Dezember 1875.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck.

---

* Der Grund liegt darin, daß in Bayern und Württemberg die Post Staats-Verkehrsanstalt, nicht Reichs-Verkehrsanstalt ist. Die in dem Gesetze vom 20. Dezember 1875 behandelten Angelegenheiten werden in Bayern durch Benehmen der Staatseisenbahnverwaltung und Postverwaltung geregelt, bezw. durch Entschließung des für beide Anstalten gemeinsamen Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern festgesetzt.

Sachregister.

Reffler, Johann Adam

Handbuch für den praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst in Bayern eine systematische Sammlung von Uebungsaufgaben für die Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste
Bd.: 2

München 1894